KARLSRUHER STUDIEN
TECHNIK UND KULTUR

Close Readings

Kulturgeschichtliche Interpretationen zu Bildern der wissenschaftlich-technischen Zivilisation

Rolf-Ulrich Kunze

KIT Scientific Publishing

Copyrighted material

Rolf-Ulrich Kunze

Close Readings

Kulturgeschichtliche Interpretationen zu Bildern
der wissenschaftlich-technischen Zivilisation

Karlsruher Studien Technik und Kultur
Band 7

Herausgeber:
Prof. Dr. Gerhard Banse
Prof. Dr. Andreas Böhn
Prof. Dr. Armin Grunwald
Prof. Dr. Kurt Möser
Prof. Dr. Michaela Pfadenhauer

Close Readings

Kulturgeschichtliche Interpretationen zu Bildern
der wissenschaftlich-technischen Zivilisation

von
Rolf-Ulrich Kunze

KIT Scientific Publishing

Dieser Band wurde großzügig finanziert aus Mitteln der Fakultät für Geistes- und Sozialwissenschaften, des Instituts für Philosophie sowie der Fachschaft GeistSoz des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT).

Umschlaggestaltung: Christian-Marius Metz

Impressum

Scientific Publishing

Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
KIT Scientific Publishing
Straße am Forum 2
D-76131 Karlsruhe

KIT Scientific Publishing is a registered trademark of Karlsruhe Institute of Technology. Reprint using the book cover is not allowed.

www.ksp.kit.edu

This document – excluding the cover – is licensed under the Creative Commons Attribution-Share Alike 3.0 DE License (CC BY-SA 3.0 DE): http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de/

The cover page is licensed under the Creative Commons Attribution-No Derivatives 3.0 DE License (CC BY-ND 3.0 DE): http://creativecommons.org/licenses/by-nd/3.0/de/

Print on Demand 2014

ISSN 1869-7194
ISBN 978-3-7315-0216-6
DOI 10.5445/KSP/1000040857

Inhalt

Dank 11

Statt einer Einleitung 13

Im Deutschen Reich 19

Das Bild einer NS-Eisenbahnutopie 19
Ein Bild von Würzburg vor dem 16. März 1945 I 21
Ein Bild von Würzburg vor dem 16. März 1945 II 23
Ein Bild von Würzburg vor dem 16. März 1945 III 25
Ein Foto von Würzburg vor dem 16. März 1945 IV 27
Ein Foto des Reichsbahn-Schnellreisewagens 28
Ein Luftbild von Burg Gondorf an der Mosel 30
Ein Titelbild eines Lehrbuchs für Baumpflege 33
Overbeck, Im Moor 35

In der Bundesrepublik und in Berlin (West) 39

Autos auf einem Großparkplatz 39
Das Cover eines Philips-Elektrolehrwerks 41
Ein Foto der 01 118 43
Ein Foto des Goldenberg-Werks bei Köln 45
Ein Foto einer Berliner S-Bahnlandschaft 48
Ein Foto eines Telefons aus den 60er Jahren 50
Ein Foto vom Dampflokabschiedsfest in BW Gelsenkirchen-Bismarck 52
Ein Luftbild des Hamburger Hafens 54
Josef Heinrich Darchinger, Ein Foto von Thyssen in Duisburg, 1958 56
LÜ-Meßwagen der DB 59
Nach dem Dampf I 61
Nach dem Dampf II 64

Nach dem Dampf III ... 68
Nach dem Dampf IV ... 71
Nach dem Dampf V ... 73
Nach dem Dampf VI ... 76
Nach dem Dampf VII ... 78
Nach dem Dampf VIII ... 81
Nach dem Dampf IX ... 84
Nach dem Dampf X ... 87
Nach dem Dampf XI ... 90
Nach dem Dampf XII ... 92
Zwei Fotos von Eisenbahnabteilen, 1984 und 2011 ... 94

In der DDR ... 99

Das Bild der späten DDR ... 99
Die Eisenbahnstrecke Rostock HBF–Rostock Warnemünde ... 101
Ein ADN-Bild vom 3.4.1974 ... 104
Ein Bildbandcover aus der DDR ... 107
Ein Foto der Karl-Marx-Allee vom Berliner Fernsehturm ... 109
Ein Foto des Alexanderplatzes ... 111
Ein Foto des Reisebüros der DDR am Alexanderplatz ... 113
Ein Foto einer FDJ-Veranstaltung im Palast der Republik ... 115
Ein Foto vom Restaurant des Palasts der Republik ... 117
Ein Foto vom Speisenangebot im Palast der Republik ... 119
Ein Fünfjahrplan-Plakat aus der DDR ... 121
Ein Luftbild der Museumsinsel ... 123
Ein National Geographic-Foto von Ost-Berlin ... 125
Ein Schmalspurbahnfoto aus der DDR ... 127
Ein Urania Universum-Cover 1981 ... 129
Farben in der DDR ... 131
Glasmalerei ... 134
Transpress Eisenbahnkalender 1988, Titel ... 139
Transpress Eisenbahnkalender 1988, Januar ... 141
Transpress Eisenbahnkalender 1988, Februar ... 144
Transpress Eisenbahnkalender 1988, März ... 146
Transpress Eisenbahnkalender 1988, April ... 149
Transpress Eisenbahnkalender 1988, Mai ... 152
Transpress Eisenbahnkalender 1988, Juni ... 154
Transpress Eisenbahnkalender 1988, Juli ... 157

Transpress Eisenbahnkalender 1988, August 160
Transpress Eisenbahnkalender 1988, September 162
Transpress Eisenbahnkalender 1988, Oktober 164
Transpress Eisenbahnkalender 1988, November 167
Transpress Eisenbahnkalender 1988, Dezember 169
Zwei Zeichnungen im Urania Universum 27 (1981) 172

In den Niederlanden 179

Das neue Farbschema der Nederlandse Spoorwegen 1968 179
Ein Foto der Moerdijk-Straßenbrücke aus den 50er Jahren 182
Ein Foto des Friedenspalais in Den Haag 184
Ein Foto des Rathauses von Hilversum 186
Ein Foto des Rokin, Amsterdam 188
Ein Foto eines Amsterdamer Bücherflohmarkts 190
Ein Foto niederländischen Verpackungsdesigns um 1970 192
Ein niederländisches Wohnungsbesetzerplakat 194
Eine niederländische Elektrifizierungswerbung 198
Fotos vom Lufthafen Schiphol 1967 200
Niederländisches Werbedesign um 1970 203
Vermeers Blick auf Delft 205

In Großbritannien 207

BBC-Bilder von Deltic-Dieselloks 207

In Dänemark 211

Ein Eisenbahnplakat der DSB 211

In der Schweiz 215

Ein Eisenbahnplakat der Appenzellerland-Bahn 215
Ein Eisenbahnplakat der Brienzer Rothornbahn 217
Ein Eisenbahnplakat der Engelberg-Bahn 219
Ein Eisenbahnplakat der Montreux-Berner Oberland-Bahn 220

Ein Eisenbahnplakat der Pilatus-Bahn ... 223
Ein Eisenbahnplakat der SBB ... 225
Ein Foto eines Wasserreservoirs in der Schweiz ... 227

In K. u. K.-Österreich-Ungarn in der Republik Österreich ... 231

Ein Eisenbahn-Plakat der ÖBB ... 231
Ein Eisenbahnplakat der Tátra-Bahn ... 233

In Frankreich ... 235

Delaunays Tour Eiffel, 1910 ... 235
Der elektrisch illuminierte Eiffelturm, 1900 ... 238
Ein Eisenbahnplakat der Chemin de Fer d'Orléans ... 241
Ein Eisenbahnplakat der Nord-Wagons-Lits ... 243
Ein Eisenbahnplakat der Strecke Paris–Alger ... 246
Pissarros Boulevard Montmartre, Afternoon, Rainy Day, 1897 ... 248
Pissarros Effect of Snow near Pontoise ... 251
Pissarros Île Lacroix, Rouen ... 254
Pissarros Place du Théatre Français ... 257
Pissarros The Road to Rocquencourt, 1871 ... 260
Pissarros Unlading Wood in Rouen ... 262

In der Sowjetunion ... 265

Dimitrij Bulanow, 5 in 4 ... 265
Dolgorukows „Transportarbeiter! ...“ ... 267
Ein sowjetischer Schal aus dem Jahr 1927 ... 271
Kluzis ‚Die Entwicklungs des Transportwesens ...‘ ... 273
Luftaufnahmen von Ignatowitsch ... 276
Pimenows Wir bauen den Sozialismus ... 278

In den USA ... 281

Herbst in Neuengland I ... 281
Herbst in Neuengland II ... 283

Zwei amerikanische Bildbände: Midwest und Minnesota 287

Am Straßenrand 309

Zwei Fotos des Citroën SM 309
Zwei Fotos des Renault 15 312
Zwei Fotos des Renault 16 315

In H0, 0 und G 319

Der Röwa-Katalog 1970/71 319
Eine Modellbahn-Karikatur 325
Eisenbahnen in Deutschland I 327
Eisenbahnen in Deutschland II 331
Eisenbahnen in Deutschland III 335
Eisenbahnen in Deutschland IV 337
Eisenbahnen in Deutschland V 342
Eisenbahnen in Deutschland VI 346
Eisenbahnen in Deutschland VII 350
Eisenbahn-/Modellbahnmagazin Oktober 1977 352
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen I 364
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen II 366
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen III 368
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen IV 370
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen V 373
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen VI 375
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen VII 376
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen VIII 378
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen IX 380
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen X 383
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen XI 385
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen XII 387
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen XIII 389
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen XIV 391
Kleinanzeigen 393

Im Abstrakten 397

Das Verschwinden der Werbung 397
Die Pappschachtel des Atomic Robot Man 399
Eine Zeichnung der norwegischen Ölbohrplattform Statfjord A 402
Ein Bild aus dem Kinderduden 405
Eine Blechschachtel aus Prag 408
Technische Zeichnung, Anatomie, Landkarte 410

Dank

Für viele Gespräche und Anregungen, vor allem aber die Hinweise auf interessante Bildquellen bin ich meinem Karlsruher Kollegen Kurt Möser einmal mehr herzlich dankbar. Auch für die an mich gegangenen Katalog- und Bildbandfunde im Dach seines ostfriesischen Gulfhofs habe ich ebenso zu danken wie für die Nutzungsmöglichkeit seines privaten Gesamtbestandes der Technikzeitschriften Neues Universum und Urania-Universum.

Abbildung Bilderbuch-DDR der 1970er Jahre vom Modellbahnausstattungshersteller VERO: better than real.

Quelle VERO H0 TT N, o. O., o. J., Cover.

Rolf-Ulrich Kunze
Karlsruhe, im Juli 2013

Copyrighted material

Statt einer Einleitung

In den folgenden, grob thematisch nach europäischen und amerikanischen Regionen geordneten Mini-Essays geht es jeweils um kleine Bildinterpretationen.[1] Das Ganze ist ausdrücklich nicht der Versuch des zwar kunst-, foto- und designgeschichtlich interessierten, aber trotz einer gewissen Vertrautheit u.a. mit Heinrich Wölfflins ‚Kunstgeschichtlichen Grundbegriffen'[2] in diesen Feldern nicht professionellen Historikers, alles besser zu wissen oder neu zu erfinden. Lesen schützt bekanntlich vor Neuentdeckungen. Aber auch Hinsehen. Mir geht es um den Beginn einer mikrogeschichtlichen Sichtung von Quellenmaterial,[3] über das seit dem *iconic turn*[4] zwar unter Historikern viel gesprochen, das aber selten in den Mittelpunkt eines historischen Ansatzes gestellt wird. Das hier präsentierte, höchst vorläufige Resultat ist eine hoffentlich auch für Nicht-Historiker einleuchtende Bestandsaufnahme, die aus meiner Sicht zeigt, warum ein exemplarisches *close reading* von Bildern ertragreicher ist als die exegetische Abwägung darüber, ob und wie es statthaft sein könnte, sich in Verständnisabsicht[5] mit Bildern zu beschäftigen.[6] Historiographie ist eine praktische Kunst, keine Theorie, auch wenn sie gerade deswegen theoretisch aufgeklärt sein sollte. Der gegen ein derartiges Vorgehen vorzubringende Blattschuss-Vorwurf des subjektivistischen Dilettantismus mag zumal aus einer deutschen fachkulturellen Perspektive als berechtigt erscheinen, allerdings möchte ich zweierlei zu bedenken geben: erstens, dass die Einwände gegenüber der subjektiven ‚Ich'-Perspektive u.a. in der angloamerikanischen Geschichtswissenschaft weitaus weniger ausgeprägt sind – man denke an die Arbeiten von Paul Fussell;[7] zweitens, dass der Begriff des Dilettanten in der Musik- und Kunstkultur des 19. Jahrhunderts

1 Vgl. Silvia Serena Tschopp, Wolfgang E. J. Weber, Grundfragen der Kulturgeschichte, Darmstadt 2007, S. 99-111.

2 Heinrich Wölfflin, Kunstgeschichtliche Grundbegriffe. Das Problem der Stilentwicklung in der neueren Kunst, Basel/Stuttgart [17]1984 (zuerst 1915).

3 Zu einer für mich erkenntnisleitenden Bestimmung von Begriff und Sache vgl. Carlo Ginzburg, Mikrogeschichte: Zwei oder drei Dinge, die ich von ihr weiß (1994), in: ders., Faden und Fährten. wahr falsch fiktiv, Berlin 2013, S. 89-112.

4 Dazu grundlegend Peter Burke, Eyewitnessing. The Uses of Images as Historical Evidence, London 2001 (dt.: Augenzeugenschaft. Bilder als historische Quellen, Berlin 2003).

5 Vgl. Ludolf Herbst, Komplexität und Chaos. Grundzüge einer Theorie der Geschichte, München 2004, S. 58-77.

6 Eine pragmatische Orientierung bietet Christine Brocks, Bildquellen der Neuzeit. Historische Quellen interpretieren, Paderborn 2012.

7 Vgl. z. B. Paul Fussell, Uniforms. Why we are what we wear. Boston, MA 2002.

noch eine andere Bedeutung hatte: die der nicht-professionellen, schichtungsspezifisch gesprochen: bildungsbürgerlichen Aneignung und intergenerationellen Pflege des Kanons, deren Bedeutung für die Mentalitätsbildung und Rezeption nicht unterschätzt werden sollte.[8] So ein Dilettant möchte ich sein.

Abbildung 1 Vlissingen, 1931: Im Hintergrund Ms. Dempo des Rotterdamsche Lloyd auf der Schelde-Werft. Man hat viel zu tun, wenn man das hier gezeigte Netzwerk sozialer Konstruktionen in seinem Ineinander von Wasser, Alltag und Schiffbau dechriffrieren will.

Quelle Scheepsbouw in perspectief. Werven in Nederland circa 1870–2009, red. Jeroen ter Brugge et al., Rotterdam 2009 (Jaarkboek 2009 Maritieme Musea Nederland), Cover.

Wie bin ich auf die Idee gekommen, kurze Bildinterpretationen zu sammeln? Ein Hintergrund ist der Umstand, dass ich seit jeher für meine Vorlesungen zur europäischen Neuzeitgeschichte Bilder und Fotos gesammelt und exemplarisch in die Epochendarstellung einbezogen habe.[9] Über die Jahre ergab das einen immer grö-

8 Vgl. Andreas Schulz, Der Künstler im Bürger. Dilettanten im 19. Jahrhundert, in: Bürgerkultur im 19. Jahrhundert. Bildung, Kunst und Lebenswelt. Lothar Gall zum 60. Geburtstag, hg. v. Dieter Hein, Andreas Schulz, München 1996, S. 34-52.

9 Die Anregungen des Dialogs von Georges Duby und Guy Lardreau u.a. zum Thema der Landschaft als

ßer werdenden Fundus, der durch seine Digitalisierung leicht zur Hand ist. Daher lag es nahe, eine Auswahl dieses Quellenmaterials und meiner Überlegungen dazu nach anderen als geschichtsdidaktischen Kriterien zusammenzufassen. Ein weiteres Motiv ist meine Bewunderung für gelungene Sammlungen von Bildinterpretationen wie die aus einer BBC-Sendereihe hervorgegangenen ‚100 Meisterwerke aus den großen Museen der Welt'[10] oder die Kontextualisierungen in lesbar gestalteten Katalogen und Bildbänden.

Das erkenntnisleitende Interesse dieser Unternehmung ist es, zum Verständnis der sozialen Konstruktionen beizutragen, die in den Bildern dargestellt sind, sie in Kontexte ihrer Zeit einzuordnen, so wie es der Titel einer Geschichtsbuchreihe des Klett-Verlages aus den 60er Jahren exemplarisch zum Ausdruck brachte: Menschen in ihrer Zeit.[11] Es geht um das genaue Gegenteil von werkimmanenter Interpretation

Abbildung 2 Den Haag, 1909: waterover-last. Leben mit dem Wasser, der niederländische Homo faber und sein Spiegelbild.

Quelle Ko van Geemert, Het land van onze grootouders. Nederland een eeuw geleden, Kortenhoef 2010, S. 113.

sozialer Konstruktion waren für mich wichtig: Georges Duby, Guy Lardreau, Geschichte und Geschichtswissenschaft, Frankfurt am Main 1982 (zuerst Paris 1980), S. 144-152.

10 100 Meisterwerke aus den großen Museen der Welt, hg. v. Edwin Mullins, Köln 1983 (zuerst u. d. T. Great paintings, London 1981).

11 Die hohe Relevanz von Bildquellen wird von der Geschichtsdidaktik schon lange erkannt: Hans-Jürgen Pandel, Bildinterpretation. Die Bildquelle im Geschichtsunterricht. Bildinterpretation I, Schwalbach am Taunus 2008; Kristin Land, ders., Bildinterpretation praktisch. Bildgeschichten und verfilmte Bilder. Bildinterpretation II, Schwalbach am Taunus 2009.

Abbildung 3 Ein Bildband, 1956: Alte Windmühle, moderne Schrift. Arbeit an der Selbstbildkonstruktion nach der traumatischen Besatzungserfahrung, 1940–1945. Alt und neu müssen neu verhandelt und auf den nun ganz im Zeichen der Westernization stehenden sozialen Wandel bezogen werden.

Quelle Nederland. Een Fotoboek, Foto's Otto Siegner, Amsterdam o. J. [nach 1956], Cover.

das Roland Barthes die „Entzifferung des Mythos"[12] genannt hat. Denn dabei spielt derjenige, der entziffert, immer die entscheidende Rolle.

Essay heißt Versuch. Ob die hier in Rede stehenden Versuche auch geistreiche Abhandlungen sind, soll der Leser entscheiden. Ihre Kürze und Subjektivität ist als Anregung dazu gedacht, über diese und andere denkbare Gegenstände ins Gespräch zu kommen, nicht als Präsentation festgefügten Wissens. Hatte ich ein methodisches Leitbild? Wohl eher ein stilistisches, und zwar die erstaunliche Präzision von Johan Huizingas Anamnese der Farbkultur des niederländischen Spätmittelalters und

Abbildung 4 Die große Einheitsbaureihen-Dampflok, Leitartefakt der industriellen Welt bis 1977.

Quelle Wolfgang Staiger, Endstation Rheine. Die letzten Dampfloks der DB, Stuttgart 1976, Schutzumschlag vorn.

12 Roland Barthes, Lektüre und Entzifferung des Mythos, in: ders., Mythen des Alltags, Frankfurt am Main 2010 (zuerst Paris 1957), S., 275-280.

Ernst Jüngers Prosa bei der Beschreibung von Pflanzen und Schmetterlingen. Genaues Hinsehen und der Mut zur Reflexion sind für den Historiker so wichtig, damit er nicht an den starken Magneten der Teleologie (und der Nützlichkeit) gezogen wird. Was er dann zu sehen bekommt, wenn er genau hinsieht, und nicht nur Belege für das sucht und immer findet, was er schon vorher weiß oder was andere schon zu wissen meinen, verliert sich keineswegs relativistisch im einzelnen und im Detail, sondern folgt Mustern und Verläufen. Nur hat diese Art von Erkenntnis für den nutzwertorientierten Sinnsucher keinerlei Marktwert. Darin liegt ihre eigentümliche Freiheit.

Dieser Bildessay-Band ist Wolfgang Altgeld gewidmet. Seine Wirkung als akademischer Lehrer war und ist vor allem eines, und darin außergewöhnlich: in der Ermutigung zum Nonkonformismus und zum genauen Hinsehen.

Im Deutschen Reich

Das Bild einer NS-Eisenbahnutopie

Nicht erst die 50er Jahre brachten mit der Atomeuphorie die weltanschaulich unterbaute Megalomanie in die technischen Zukunftsplanungen. Größenwahn war schon Hitlers Weltanschauung als Entwurf einer Herrschaft und Hitlers Herrschaft als Vollzug einer Weltanschauung inhärent. Technikaffin war der Nationalsozialismus in der Konzeption wie in der Praxis: die Moderne war im modernitätsfeindlichen Nationalsozialismus reduziert auf technische Modernisierung. Für diese gab es ungeahnte Entfaltungsräume und, obwohl die NS-Weltanschauungskämpfer dies nicht wahrhaben wollten und aus ideologischen Kohärenzgründen marginalisieren mussten, einen mächtigen Präzedenzfall: die sich mit totalitärer Energie großindustriell neu erfindende Sowjetunion Stalins. Der Führer selbst nutzte seit jeher insbesondere Mobilitäts- und Kommunikationstechnik von hochsuggestiver Vorzeige- und Identifikationsreichweite. Zu den wichtigen Zielen der NS-Herrschaft gehörte es, die gesamte nationalsozialistisch formierte Gemeinschaft der Volksgenossen, die deutsche Anti-Gesellschaft, in weitaus höherem Maß als bisher an zeitgemäßer Alltagstechnologie partizipieren zu lassen. KdF-Wagen und Volksempfänger sind dafür nur besonders prominente Beispiele neben anderen, weniger auffälligen. Die wichtigste Verkehrsinfrastruktur, die der Deutschen Reichsbahn, erlebte eine gezielte und bis über den Krieg und weit in die 50er Jahre bei Bundesbahn und DDR-Reichsbahn nachwirkende Modernisiserungswelle. Auf die Möglichkeiten der Bahn, nicht so sehr auf die des Individualverkehrs, richteten sich die technischen Phantasien des Regimes. Dafür gab es naheliegende weltanschauungsgeographische Gründe. Die verkehrstechnische Erschließung des Ostraums für die militärische Durchherrschung und Kolonisierung war in erster Linie eine logistische Aufgabe für die Bahn. Truppen, militärisches Gerät und schließlich Pioniersiedler von West nach Ost, Rohstoffe und Agrarprodukte nach abgeschlossener ‚Umvolkung' von Ost nach West: dies in der Vorstellungswelt um 1940 auf der Straße und mit LKW zu bewältigen, hätte ein amerikanisches Straßennetz und einen amerikanischen Motorisierungsgrad vorausgesetzt, der weder gegeben noch bezahlbar war. Die Zeichnung zeigt sehr genau, in welche Richtung das macht- und eisenbahnutopische Denken ging: eine deutsche Supergroßspur völlig neuer Dimension für die Weite des Ostens. Der Normalspurschnellzug mit Tenderlokomotive und üblichen Schnellzugwagen wirkt wie ein Spur-N- vor einem

Spur-H0-Modell: sowohl *out of scale* wie *out of date*. Ein Schienenfahrzeug von solchen Ausmaßen erfordert eine Spurweite, die noch größer ist als die russische Breitspur, deren besserer Eignung für die östlichen Transportbedürfnisse hier im Versuch der Überbietung die Referenz erwiesen wird. Aber nicht nur die schiere Größe des interessanterweise doppelstöckig ausgelegten Riesenzuges ist bemerkenswert, auch seine Formensprache. Beim ersten Hinsehen denkt man an eine sehr moderne amerikanische Großdiesellok der Zeit: vornliegender Führerstand, nach amerikanischem Vorbild weit heruntergezogene Frontschürze, ein zusätzliches Antriebsaggregat kurzgekuppelt hinter der Lok. Letztlich sicher kann man allerdings nicht sein, ob es sich bei dieser Mega-Maschine nicht lediglich um eine stylish verkleidete, ganz konventionelle Dampflok handelt. Die Auslassrundungen oberhalb der Lüftergitter könnten in diese Richtung weisen, außerdem gab es bei der Reichsbahn seit den späten 30er Jahren Experimente mit ganz ähnlich komponierten, diesellokartigen Dampflokprototypen, die dann kriegsbedingt nicht verfolgt wurden. So hätte sie aussehen können, die nationalsozialistische Eisenbahnzukunft: der Wladiwostok-Express Berlin–Warschau–Moskau–Swerdloswk–Nowosibirsk–Komsomolsk (bis zur Umbennung)–Wladiwostok. Lokutopien wie diese werden, wenn auch ohne Reichsadler mit Hakenkreuz und in Normalspur, nur wenig später wieder auftauchen, und dann wird an ihrem Antrieb kein Zweifel gelassen: Atomlokomotiven.

Abbildung 1 Suggestive nationalsozialistische Eisenbahntuopie: im Stil amerikanisch, der Idee nach sowjetisch.

Quelle Klaus Hildebrand, Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933–1945, in: Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, hg. v. Lothar Gall, Manfred Pohl, München 1999, S. 165-251, nach S. 224.

Ein Bild von Würzburg vor dem 16. März 1945 I

Nietzsche hätte von einem monumentalischen Umgang mit Geschichte gesprochen: In einer trostlosen Gegenwart sucht sich der Mensch Tröstendes aus der Vergangenheit. Das ist erhebend, denn er selbst erkennt im Unterschied zur stumpfen Masse die Größe und Einmaligkeit des Vergangenen, das dadurch in ihm weiterlebt: herrlich, wunderbar. So ein Großer ist auch der Herausgeber eines Bildbands über das Stadtbild Würzburgs vor dem Bombenangriff des 16. März 1945, der die alte Stadt zu über 80 % zerstörte.[1] Der Titel gibt den Tenor an: wehmütige, teils anklagende Larmoyanz. „Würzburg. Ein verlorenes Stadtbild".[2] Mit einer erschütternden Coda endet Wagners Einführung: „Dennoch aber konnte die in Jahrhunderten gewachsene, historische Struktur der Stadt bis zum Ende des 2. Weltkrieges bewahrt werden."[3] Die „großstädtisch anmutenden Gebäude [...], Straßen und Plätze"[4] des 19. Jahrhunderts stören gleichwohl nicht Wagners retroidyllisches Bild von der mittelalterlichen Bischofsstadt und Fürstenresidenz am Fluss, die allerdings erst 1939, nach nationalsozialistischen Eingemeindungsmaßnahmen, wirklich Großstadt wurde. Aber davon einmal ab, denn darüber sprechen wir nicht gern. Auch der Bahnhofsbau von 1854 und das gemäßigte Vorrücken der Industrialisierung kann der Herausgeber mit seinem städtebaulichen Gewissen vereinbaren, ja sogar begrüßen: „Die Anlage der Kaiserstraße als Verbindung zur Stadt, der Durchbruch der Schönbornstraße, die Neugestaltung des Kürschnerhofes und die Erweiterung der Eichhornstraße verbessern die Verkehrssituation."[5] Und erst die prachtvollen „monumentalen Einzelbauten der Neuen Universität, des Gerichts und der ehemaligen Oberrealschule."[6] Und dann einfach alles in' Dutt. Zwar spricht Wager nicht vom Terrorangriff des Ami, sondern setzt darauf, dass sich die Betrachter ihren Teil denken. Er verliert auch kein Wort über den Nationalsozialismus, den extremistisch scharfen mainfränkischen Gauleiter Dr. Otto Hellmuth, einen Gesinnungstäter der ersten bis zur letzten Stunde,[7] die Akzeptanz bis Popularität des nationalsozialistischen Projekts auch und gerade in der stockkatholischen Würzburger Bevölkerung, die öffentliche Austreibung der Würzburger Juden in die Vernichtungslager des Ostens unter deren gleichgültiger, in einigen Fällen interessierter Beteiligung 1942.

1 Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Würzburg 1945–2004: Wiederaufbau, moderne Großstadt, in: Geschichte der Stadt Würzburg, Bd. 3: Vom Beginn der bayerischen Zeit bis zur Gegenwart, hg. v. Hans-Peter Baum für das Stadtarchiv Würzburg, Stuttgart, 2007. S. 318-346.

2 Ulrich Wagner (Hg.), Würzburg. Ein verlorenes Stadtbild, Gudensberg-Gleichen 1994.

3 Ebd., S. 4.

4 Ebd.

5 Ebd.

6 Ebd.

7 Vgl. Astrid Freyeisen: Verbohrt bis zuletzt – Gauleiter Dr. Otto Hellmuth und das Ende des Nationalsozialismus in Unterfranken, in: Mainfränkisches Jahrbuch für Geschichte und Kunst 57 (2005), S. 280-328.

Abbildung 2 Würzburg, Schönbornstraße, undatiert, wohl vor 1914: Heil dir im Siegerkranz und natürlich auch dem Frankenheiligen, St. Kilian.

Quelle Ebd., S. 5. Cover, Ausschnitt.

Und das Coverbild:

„Die Schönbornstraße, bevorzugte Einkaufsstraße Würzburgs im Zentrum der Stadt, flankiert von den Prachtbauten der Kaiserzeit. Die aufwendigen, teilweise im neogotischen Stil gestalteten Fassaden der Restaurants, Kaufhäuser und Hotels – hier neben der von Balthasar Neumann umgestalteten Augustinerkirche das neuerbaute Central-Hotel mit einem Lichtspielhaus im Erdgeschoß – vermittelten großbürgerliches Flair und urbane Eleganz."[8]

8 U. Wagner, Würzburg, S. 4.

Man könnte es auch in einer Bauhaus-Perspektive wilhelministischen Protz in katholisch-abendländischer Karnevalsverkleidung nennen, bei dem es um kein ritterbürgliches Türmchen und schnuckeliges Erkerchen architekturgeschichtlich wirklich schade ist. Bezeichnend ist, dass Wagner das charakteristische enge Gassengewirr des alten Würzburg dem Inneren seiner Dokumentation vorbehält und auf das Cover süßlichen Kitsch setzt, der jedem Alten Herrn einer katholischen Studentenverbindung einleuchtet. Wagners Lieblings-Würzburg ist nicht Kaisersaschern, sondern der Wohnort des Untertanen vor und nach 1914. Na denn: Ex!

Ulrich Wagner ist Direktor des Würzburger Stadtarchivs.

Ein Bild von Würzburg vor dem 16. März 1945 II

Der Bahnhofsvorplatz ist die Visitenkarte einer Stadt. Wie steht es denn damit in Deutschlands zweiter Barock-Stadt nach Dresden vor dem Ersten Weltkrieg? Prachtvoll. Große Zeiten. Der Fortschritt marschiert allenthalben im Königreich Bayern. Im mittelalterlichen, katholischen, weinseligen Würzburg vielleicht nicht ganz so forsch wie im mittelfränkisch-protestantischen Gewerbedreieck Nürnberg-Fürth-Erlangen, aber seit der Reichsgründung doch auch. Die alten Wälle sind längst niedergelegt und ein achtbarer Bürgerpark zieht sich um den Stadtkern mit seinem Gassengerutsch, in das schon einige anständige Schneisen geschlagen wurden. So die – wie sollte sie auch sonst heißen – Kaiserstraße, die den Bahnhof mit der Innenstadt verbindet. Der Neubau der Universität, 1584 als gegenreformatorisch-jesuitisches Projekt gegründet, nun ja. Sie ist nicht eine der ersten im Reich, aber doch respektabel. Und immerhin hat Rudolf Virchow von 1849 bis 1856 in Würzburg gelehrt und sich als führender Kopf der Fortschrittspartei im Kulturkampf vielleicht nur deshalb so gegen den rückständigen Ultramontanismus engagieren können, weil er in Würzburg Anschauung dafür hatte, in welchen Stillstand der führen kann. Aber diese Zeiten sind ja glücklich überwunden. Die Schornsteine rauchen. In Berlin regiert das evangelische Kaisertum der Hohenzollern, und auch die Wittelsbacher sind zwar neo-barock, aber keine Fortschrittsfeinde. Neuschwanstein ist ja, genau betrachtet, ein hypermoderner Neubau mit allen Vorzügen industrieller Lebensweise. Über so viel Fortschritt kann man den Würzburger Bahnhofsvorplatz vergessen. Zwar sieht der Reisende, der aus dem Bahnhof schreitet, diesen nicht aus so leicht elevierter Position wie auf diesem Foto. Aber das hat auch Vorteile. Aus der Froschperspektive wirkt der monumentale, 1877 entstandene Klotz noch gewaltiger als er mit seinen vier Stockwerken eigentlich ist. Vor allem sieht man von unten nicht das profane Blechdach. Die Deutsche Bank hat hier ein Zeichen ihrer Präsenz gesetzt, das ausgezeichnet zu der gründerzeitlichen Vorzeige- und Neureichenarchitektur rechts und links davon passt. Dieser streng symmetrische Bautyp begegnet uns im Kaiserreich

Abbildung 3

Quelle Ulrich Wagner (Hg.), Würzburg. Ein verlorenes Stadtbild, Gudensberg-Gleichen 1994, S. 15. Ausschnitt.

wahlweise als Kaserne, Behörde, Schule und eben als Bank. Ein wuchtig sandsteinverschaltes Erdgeschoss und erster Stock, aus dem ein burg-artiges Tor hervortritt, das im zweiten Stock einen Balkon trägt, von dem bis auf die Höhe des dritten Stocks Ziersäulen so aufsteigen wie die Renditen es sollen. Eine feste Burg der Kapitalanlagen an zentralem Ort, dessen Anblick anreisenden Geldgebern zeigt, wer hier den Gang der Dinge bestimmt. Nicht der örtliche Bischof, der über den Wald von barocken Kirchentürmen im Hintergrund herrscht. Und auch nicht die Inhaber des leider immer noch vorhandenen Kleingewerbe-Quartiers direkt links hinter dem Bankhaus, dessen schiefe, mit Gaubenpocken überzogene Dächer ja fast aussehen wie im Ghetto: beschämend. Rechts der Bank kann man den Blick in die Zukunft werfen, so soll es sein: Helle, einheitliche drei- bis viergeschossige Bürgerhäuser mit ordentlichen Geschäften zur Straße. Etwas weniger repräsentativ als im neuen München, aber doch richtungweisend. Hier wohnt das aufstrebende Bürgertum, nicht in der muffigen Altstadt. Der Pflastersee vor dem Bahnhof zeigt sich noch nicht durch die Mobilitätsrevolution der Automobilität erobert, obwohl er dafür wie gemacht ist. Mitten in seiner Leere erhebt sich, rechts hinter dem Betrachter hinzuzudenken, der

1895 vom Prinzregenten Luitpold eingeweihte Kiliansbrunnen, der schon bald vor klingelnden Trams umfahren werden wird.

„Wohlauf, die Luft geht frisch und rein,/wer lange sitzt, muss rosten./
Den allerschönsten Sonnenschein/lässt uns der Himmel kosten./
Jetzt reicht mir Stab und Ordenskleid/der fahrenden Scholaren./
Ich will zur schönen Sommerszeit/ins Land der Franken fahren."

Soweit das Frankenlied, daher ja auch der Kiliansbrunnen. Das Rosten liegt den gewerbetüchtigen Franken nicht, und Sonne gibts ohnehin. Auf den Weinhängen gegenüber vom Bahnhof wird auch die produktiv genutzt. Das Gebäude der Deutschen Bank übersteht anders als die Stadt selbst den Luftangriff vom 16. März 1945 und wird erst später dem Neubau eines Kaufhauses geopfert. Das ist zeitgemäß und daher kein Verlust. Vielleicht entsteht dort demnächst ein unterfränkisches Zentrum für Nachhaltigkeit im Alltag.

Ein Bild von Würzburg vor dem 16. März 1945 III

Rauch und Sonnenglast liegen über den Dächern der Altstadt, deren Anordnung sich kaum Straßenzügen zuordnen lässt, so verdichtet ist der Stadtraum hier. Vom Turm der Marienkapelle am Unteren Markt aus versteht man, wie die expressionistischen Lyriker zu ihren Bildern vom Dächermeer gekommen sind. Hier finden die Spreng- und Brandbomben am 16. März 1945 reichlich Nahrung und beenden das gewachsene Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten, Konsumieren, Repräsentieren und Flanieren. Der heutige Betrachter des Fotos ist allerdings nicht mehr konditioniert, in diesem Bild die Attribute der Moderne zu erkennen und deutet die sich ihm darbietende Formensprache in erster Linie vormodern. Genau das ist falsch. Aus den Hinterhöfen direkt neben der Prachtstraße, die von der Alten Mainbrücke zum Dom führt, ragen Schornsteine einer industriellen Gewerbe-, insbesondere: Lebensmittelproduktion auf: Großbäckereien. Das Lagerhaus Deppisch grenzt an die gaubenreiche traditionelle Bebauung des Unteren Markts, und auch das Angebot von Drogen & Kolonialwaren Andreas Beck ebenda setzt die Entfaltung von Deutschlands Macht allüberall voraus, wo das British Empire noch nicht sein weltumspannendes Landkartenrot verteilt hat. Überall rücken industrielle Materialien vor. Die landestypischen gestuften Mansarddächer sind geschindelt, und ihr Gesamtzustand setzt eine weitaus größere Toleranz gegenüber der Imperfektion voraus als das bei den neuen Blechdächern auf Hinterhofanbauten der Fall ist. Nicht sichtbar, aber vorhanden und in mächtigem Wachstum begriffen sind die vielfältigen Versorgungsnetze der modernen Industriegesellschaft: Wasser, Abwasser, Elektri-

zität, Gas. Aber auch Telegraf und Telefon. Gar nicht sichtbar, aber sichtbarkeitserzeugend, wenn auch auf etwas unheimliche Weise, ist eine Entdeckung des Würzburger Physik-Professors Wilhelm Conrad Röntgen aus dem Jahr 1895, die ihm im Jahr 1901 den ersten Physik-Nobelpreis einbringt. Die Mobilität der Würzburger ist die von Fußgängern, Handkarrenschiebern, Fuhrwerksnutzern und Fahrradfahrern. Auf diese Weise werden beachtliche Materialströme ver- und entsorgend durch die Gassen bewegt, die das Umland mit der Stadt verbinden und an deren Wohlstand teilhaben lassen. Versucht man, dieses Stadtbild mit den Augen eines verantwortlichen zeitgenössischen Stadtpolitikers zu sehen, ist die Agenda einfach: Brandschutz, Wohnungsbau außerhalb des alten Stadtkerns unter günstigeren Bedingungen – auf dem gesamten Bild ist kein einziger Baum oder eine einzige Grünfläche auszumachen –, entschiedene Fortsetzung des infrastrukturellen Modernisierungsprozesses über und unter der Erde. Aber das bleiben bis nach dem Ersten Weltkrieg städtebauliche und soziale Utopien, die an der Quartiersrealität und der Beharrungskraft der sozialmoralischen Milieus scheitern. Erst die Umwälzungsprozesse in der Folge des Großen Krieges werden dafür das Terrain bereiten, deren letzter der Nationalsozialismus ist. Die eigentliche tabula rasa bringt erst der 16. März 1945.

Abbildung 4

Quelle Ulrich Wagner (Hg.), Würzburg. Ein verlorenes Stadtbild, Gudensberg-Gleichen 1994, S. 8.

Ein Foto von Würzburg vor dem 16. März 1945 IV

Abbildung 5

Quelle Ebd., S. 33. Ausschnitt.

Eine Szene am Mainkai, unweit der Alten Mainbrücke, die ungefähr so wie in Prag die Stadt- mit der Burg- und Kleinseite verbindet. Wehrhaft überragt die Feste Marienberg mit ihren bis heute rauhen Außenwerken das Geschehen. Unten herrscht der Fluss. Das undatierte Foto zeigt eine stadt- und fluss-soziale Realität zwischen 1880 und 1920. Anders als der Rhein ist der Main in dieser Zeit noch ein wilder, weitgehend unregulierter Fluss, der seinen Umbau zu einem Kanal- und Stauwerktechnotop bis hin zum Anschluss an das megalomane Landschaftszerstörungswerk des Rhein-Main-Donau-Kanals noch vor sich hat. Regelmäßig wandert er in die Stadt. Hochwassermarken an den Häusern verzeichnen das. Er ist schiffbar, aber nur für Fluss-Schiffe und Lastkähne mit geringem Tiefgang, gestakte Boo-

te und Holzflößerverbände, die Holz aus dem abgelegenen Oberfranken einer industriellen Verwendung zuführen. Die Kaiarchitektur der Stadtseite hat zwei Ebenen: das höhergelegene Straßen- und das tiefere Kainiveau, auf dem Ladung gelöscht, auf Fuhrwerke und Handkarren verladen wird. Holz in großer Menge ist dort gestapelt. Für eine private Verwendung sind diese Scheite zu groß. Sie dürften für den Energiehunger großer Bäckereien und Gewerbebetriebe gedacht sein. Nicht weit von dieser Kade entfernt lag bis 1921 die Untere Mainmühle an der Alten Brücke. Ein Kraftwerk trat bis 1923 an ihre Stelle: bezeichnender Paradigmenwechsel in den Funktionalitäten. Die Prioritäten des industriellen Zeitalters sind Energie und Mobilität. Deren Vormarsch ist nicht immer so unübersehbar wie die Wirkung der Elektrizität und die Präsenz des Automobils. Die behäbig wirkenden Mainschiffe haben zum Teil bereits Stahlrümpfe. Ein Großteil ihrer Aufbauten stammt aus industriell-serieller Fertigung, auch wenn die Schiffe selbst von kleinen, noch handwerklich orientierten Werften auf Kiel gelegt worden sind. Auch der Einsatz des Pferds als Antrieb folgt zunehmend einem industriellen Takt und Warenstrom, was die Zahl von Pferden in Städten bis zum Ersten Weltkrieg auf eine vorher nicht gekannte Höhe anwachsen lässt. Daraus resultieren Notwendigkeiten kommunaler Straßensäuberung, Veterinärverwaltung und ordnungspolitischer Gliederung des Verkehrsraums. Demgegenüber ist die auf dem Bild zu sehende Methode des Fischfangs auf Booten mit langen Wippen, an denen Netze befestigt sind, noch modernisierungsresistent. Aber nicht mehr lange, dann wird man die erforderlichen Quantitäten Fisch per Kühltransport auf Schienen verfügbar machen. Der eigentliche Hafenbetrieb findet ohnehin bereits nicht mehr hier, sondern im 1875 bis 1877 gebauten Staatshafen statt, in dem Schiffe auch überwintern konnten.[9] Einen Gleisanschluss zum Würzburger Hauptbahnhof gab es dort seit 1880. Als ich Würzburg in den 90er Jahren kennenlernte, waren alle flussnahen Flächen der Innenstadt langgestreckte Parkplätze mit günstiger Lage zu den Einkaufsmöglichkeiten. Aber auch das dürfte nur eine Episode in der Stadt am Fluss sein: der kurze, recht schöne Blick durch die Windschutzscheibe auf das gegenüberliegende Mainufer beim Ein- und Ausparken.

Ein Foto des Reichsbahn-Schnellreisewagens

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft betrat mit ihren Schnellreisewagen der 30er Jahre ein Feld, das auf interessante Weise zwischen Schienen-, Straßen- und Luftverkehr liegt. Schnelle Großstadtverbindungen über das zum Ausbau vorgesehene Netz der Reichsautobahnen waren das Ziel, das sich an ein anderes Publikum richtete als die etablierten Angebote der Fern-D-Züge, aber auch des seit den 20er Jahren massiv angewachsenen zivilen Flugverkehrs der Lufthansa. Dabei handelte es sich nicht um

9 Vgl. http://wuerzburgwiki.de/wiki/Alter_Hafen [24.10.2012].

eine Konkurrenz zur schienengestützten Mobilität, sondern um eine Ergänzung angesichts steigender Nachfrage und Differenzierung der Kundschaft. Wie die Fernzüge verbanden die Schnellreisewagen Stadtzentren miteinander. Sie setzten auf einen neuen Typus moderner Städtependler, Berufsmigranten und NS-Funktionsträger, die keinen Wert mehr auf den Komfort und moderaten Luxus eines ‚Fliegenden Hamburgers' setzen (durften), sondern einfach nur schnellstmöglich von A nach B hin und zurückwollten bzw. -mussten, frei vom Druck, sich am Ankunftsort möglicherweise zeitraubend und umständlich von einem Flughafen zu ihrem Geschäftstermin zu bewegen. Der Erlebniswert des Reisens tritt bei dieser nüchternen Form der Mobilität

Abbildung 6

Quelle
Klaus Hildebrand, Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur 1933–1945, in: Die Eisenbahn in Deutschland. Von den Anfängen bis zur Gegenwart, hg. v. Lothar Gall, Manfred Pohl, München 1999, S. 165-251, nach S. 224.

als Distanzüberwindung deutlich in den Hintergrund und ist allerdings darin auch besonders charakteristisch für die umstandslose, post-bürgerliche, die Infrastruktur der dynamischen Weltanschauungsherrschaft verkörpernde 30er-Jahres-Moderne. Abteile und Klassen kann es in diesem typischen Fahrzeug der Volksgemeinschaft in Bewegung nicht mehr geben, sondern im Gegenteil eine geradezu zwangsweise intime Nähe so wie in einem privaten Fahrzeug. Hier bekommt der Platznachbar allergenauestens mit, wie man gekleidet ist, wie man redet, was man spricht. Aber das Reiseangebot ist eben nicht privat, sondern gehört zum Verkehrsgesamtkonzept der Staatsbahn selbst, die ihr Symbol und ihren Schriftzug auf die Seiten setzt. Windschnittig sieht der Mini-Omnibus mit seiner feingeschwungenen Stromlinienform, seinen verkleideten Rädern und der Geschwindigkeit suggerierenden Zwei-Farben-Lackierung aus. Wer ihn von einer Reichsautobahnbrücke aus wie auf Schienen herankommen sieht, wird sich das merken. Auch über Tragflächen an beiden Seiten und ein Leitwerk am Heck würde man sich nicht wirklich wundern. 120 Schnellreisewagen schossen Ende 1938 durch das wachsende Reich, das die Grenzen von 1937 längst hinter sich gelassen hatte.[10] Die Vielzahl von mobilisierenden Veranstaltungen des Führerstaats vom Gautag über Messen bis zu den politischen Versammlungen der Parteigliederungen im engeren Sinn schuf viele Reiseanlässe und Kunden,

10 Vgl. http://www.bochumer-bunker.de/reichsbahn_1938.html [16.10.2012].

die sich an diese Form des Reisens gewöhnten. Diese Erfahrungen überdauerten Hitlers Herrschaft und Hitlers Krieg, wurden aber in den 50er Jahren erfolgreich in Richtung individueller Automobilität umgelenkt. Aber auch die war ja in ganz erheblichem Teil ein in der NS-Zeit grundgelegtes Projekt.

Ein Luftbild von Burg Gondorf an der Mosel

Wann die Schwarz-Weiß-Luftaufnahme von Burg Gondorf, genauer gesagt Schloss Leyen in Gondorf an der Untermosel, gemacht wurde, ist nicht verzeichnet: irgendwann zwischen den 30er und 50er Jahren. Der Ort unweit Koblenz, der bis 1928 reichsbahnamtlich Cobern-Gondorf geschrieben wurde, wird von Burganlagen beherrscht, darunter eine Ober- und Unterburg. Zur Charakteristik des Ortes heißt es im aktuellen Wikipedia-Artikel:

> „Neben insgesamt vier Burgen hat sich in den Ortsteilen Kobern und Gondorf in erheblichem Umfang mittelalterliche Bausubstanz erhalten. Im Verlauf der Straßen im Ortsteil Kobern lässt sich noch heute die mittelalterliche Straßenanordnung gut erkennen. Kobern war vermutlich befestigt. Noch Anfang des 19. Jahrhunderts waren Reste zerfallener Tore erkennbar.“[11]

Man muss sich auf den speziellen Artikel zu Schloss Gondorf durchklicken,[12] um zu erfahren, was das Foto so eindrucksvoll zeigt: die bildbeherrschende Zerschneidung der seit dem 14. Jahrhundert entstandenen, mit der Orts- und Regionalgeschichte eng verwobenen Burganlage durch eine Eisenbahnstrecke. Seit 1876 ist Gondorf ein exemplarisch modernes Verkehrstechnotop. Ein wenig erinnert die Situation im Foto an manche Berliner S-Bahnhöfe, die bewusst im retro-nostalgischen Stil neoromanischer Burgen gebaut wurden, nur ist die Burg in diesem Fall echt. Die Bahnlinie hat den ortsseitigen Zugang zur Burg nicht unerheblich erschwert, Unterführungen waren erforderlich. Auch die direkte Verbindung mit dem Fluss wurde durch den Verkehrsweg des industriellen Zeitalters unterbrochen. Aber dieser Abwertung vormals wichtiger Perspektiven und Hierarchisierungen der Zugänglichkeit entspricht seit der Kaiserzeit eine neue Sicht auf Gondorf. Nicht anders als am Mittelrhein, wenn auch aufgrund der Art des Moseltals auf engerem Raum, dürfte die Eisenbahn die Wahrnehmung des Ensembles stark geprägt haben. Nicht die eindrucksvolle Fliegersicht über der Mosel, sondern der Hinterhofblick auf eine eisenbahntypische Abseite wurde so dominierend. Die Anschauung aus dem Zugfenster ist kein scenic view, der das Ganze in seiner Lage erfasst, sondern lediglich eine Indiskretion, die allen Gebäuden am Bahndamm gleicherma-

11 Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Kobern-Gondorf [2.5.2012].
12 Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Schloss_Gondorf [2.5.2012].

ßen zu nahe tritt. Das relativiert nicht nur ihre Größe, sondern auch ihre historisch gewachsene Eigenwürde: ob Bahnwärterhaus im Reichsbahneinheitsstil oder Stammsitz eines Adelsgeschlechts. Die für heutige Touristen auf der Suche nach Authentizität gemachte soziale Konstruktion des ‚alten' Orts mit einem gut erkennbaren mittelalterlichen Kern in einer traditionsreichen Kultur- und Weinlandschaft kann mit der Zentralität der Verkehrstechnotopie nichts anfangen, obwohl sie doch genau von ihr abhängt: ohne Bahn und Straße wüsste kein Mensch, wo Gondorf liegt. Auf die Spitze getrieben wurde die verkehrsgerechte Umgestaltung im Jahr 1971, als für die Bundesstraße 416 ein Straßendurchbruch angelegt wurde. Das Leitartefakt der ersten Industrialisierung, die Bahn, hatte die Burganlage in zwei Teile geschnitten. Die auf das Auto bezogene

Abbildung 7 Burg Gondorf, Eisenbahnburg.

Quelle Deutsches Land in 111 Flugaufnahmen, Königstein im Taunus 1966, S. 15.

Abbildung 8 Burg Gondorf, Untermosel,
mit Unterführung der Bundesstraße 416.

Quelle http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3ASchloss_Gondorf3.jpg [2.5.2012].

Modernisierungsmaßnahme der frühen 70er Jahre entkernte das Gemäuer wesentlich effektiver als jede Kriegsfolge der gesamten Neuzeit. Die ansonsten wohlrestaurierten baulichen Überreste des autogerechten Mittelalters haben nun die Funktion einer touristisch wertvollen Straßenbrücke. Ich würde gern wissen, was sich der Fotograph des Schwarz-Weiß-Bilds dachte, als er sein Bild von Burg Gondorf machte. Meine Vermutung ist, dass ihn als Menschen des 20. Jahrhunderts nicht das mittelalterliche Gerutsch der kleinen Ortschaft magisch angezogen hat, sondern vielmehr der Einbruch des industriellen Neuen in das überlieferte Alte. Insofern heißt das Bild falsch. Es sollte ‚Eisenbahnlinie im Burghof' heißen.

Abbildung 9
Nicht Gondorf/Mosel, sondern S-Bahnhof Prenzlauer Allee, Berlin-Ost, 80er Jahre.

Quelle
Thomas Starck (Fot.), Berlin und seine S-Bahn. Ein Bildband über eine Bahn und ihre Menschen, Berlin (Ost) 1987, S. 50.

Ein Titelbild eines Lehrbuchs für Baumpflege

Dieses Cover im Zweifarbdruck ist nicht ohne weiteres als Auflage 1936, 1948, 1950 oder 1960 erkennbar: in diesem Zeitraum von etwa fünfundzwanzig Jahren erschien Fritz Hertels Anleitung zu ‚Pflanzung und Pflege der Obstbäume'. Sowohl der Stil der Darstellung wie auch das Thema selbst stehen für die auf vielen Ebenen immer wieder zu beobachtende Kontinuität innerhalb dieses Abschnitts der Gesellschafts- und Modernisierungsgeschichte, der ‚nützlichen Moderne',[13] über alle Verwerfungen der politischen Geschichte hinweg. Gartenbau ist in dieser Zeit immer noch eine schichtungsspezifisch wichtige Kompetenz für diejenigen, deren ökonomische Situation und Wohlstandspartizipation so beschränkt ist, dass sie ihren Warenkorb selbst aufbessern können müssen. Andererseits sind die Lebensumstände zwischen Mitte der 30er und Anfang der 60er Jahre eben schon so weitgehend von den Anforderungen der mobilen Industriegesellschaft geprägt, dass ein Wissen um bestimmte Dinge wie die Obstbaumpflege nicht mehr automatisch in den Familien von Generation zu Generation weitergeben, sondern von jedem Interessierten selbst erworben werden muss.[14] Auf dem Land brauchte man solche Ratgeber nicht. Sie sind gemacht für den städtischen Schrebergärtner, den Stadtrand- und seit den 50er Jahren auch allmäh-

13 Vgl. den Ausstellungskatalog Nützliche Moderne. Graphik- & Produktdesign in Deutschland, 1935–1955, hg. v. Westfälischen Landesmuseum für Kunst und Kulturgeschichte Münster, Münster 2000.

14 Zu den Grundlagen der Gartenstadtbewegung Kristina Hartmann, Gartenstadtbewegung, in: Handbuch der deutschen Reformbewegungen, 1880–1933, hg. v. Diethart Kerbs, Jürgen Reulecke, Wuppertal 1998, S. 289-300; Reinhard Farkas, Alternative Landwirtschaft/Biologischer Landbau, in: ebd., S. 301-313.

lich für den Freizeitgärtner, der nicht mehr allein aus Notwendigkeit Bäume pflanzt. So wie auf der Abbildung waren erwachsene Männer aus den Nichtakademikerkreisen noch bis in die 60er Jahre gekleidet: Jacke oder grobes Jackett, durable Hose, Schiebermütze. Auch die Kleidung drückt den Zusammenhang zwischen sozialem Alltag und nützlicher Beschäftigung außerhalb der Arbeitszeit vor der Freizeitgesellschaft aus, in deren Folge sich Freizeitbekleidung zunächst überall in der arbeitsfreien Zeit und schließlich sogar in manchen professionellen Feldern durchsetzt. Hertels Anleitung ist in einem guten, verständlichen Deutsch geschrieben, allerdings sprachlich nicht voraussetzungslos. Die Beherrschung des hochindustriellen Sachtextgenres der Arbeitsordnung sowie der Maschinenbedienungsanleitung ist unverzichtbar, um Hertels Erläuterungen verstehen zu können. Ob heutige Studenten ohne den Drill der preußisch-deutschen Volksschule ohne weiteres mit der Pflanzanleitung zurechtkämen, sei dahingestellt. Hertels Ratgeber gehört in den weiteren Kontext der Sparsamkeitsgeschichte, die eine wichtige Facette der frühen segmentären und partiellen Konsumgesellschaft der 30er bis 50er Jahre darstellt und keinesfalls mit der verdächtig populären Worthülse ‚Nachhaltigkeit' gleichgesetzt werden kann. Sparsamkeit als selbstverständliche und automatische Grundeinstellung, die Kon-

Abbildung 10
Anleitung für Selbstversorger.

Quelle Privat.

sum als Bedarfsdeckung, nicht als Individualitätsexpression versteht, ist nicht ‚Nachhaltigkeit'. Sie muss nicht als Meta-Konzept vor dem Hintergrund übergeordneter und abstrakter Ressourcennutzungsziele von oben und außen in Lebensweisen durchgesetzt werden, sondern artikuliert einen kollektiven Lebensstil mit einer ganzen Reihe von individuellen Gestaltungsmöglichkeiten. Dazu kann u.a. auch der Kompetenzerwerb in der Pflanzung und Pflege von Obstbäumen gehören, die aber nicht aus Umwelt-, sondern aus Geldbeutelgründen sinnvoll ist. Auch die Annahme, dass ein solches Verhalten im Ergebnis ‚nachhaltig' ist, geht deshalb fehl, weil in der ersten Konsumgesellschaft der 30er bis 50er Jahre die Alternative einer flächendeckenden Versorgung mit Gartenbauprodukten über Logistik- und Großhandelsnetze noch gar nicht besteht und gerade die ökologischen Randbedingungen der Industriegesellschaft dieser Zeit alles andere als ‚nachhaltig' sind: an den Folgen der Smog-Katastrophe in London 1952 starben mehrere tausend Menschen.[15] Hertels Heftchen als frühe Quelle der ‚Nachhaltigkeit' zu lesen, wäre eine komplett ahistorische Retro-Projektion.

Overbeck, Im Moor

Mehr als ein halbes Jahrhundert später wird René Magritte eine Idee in letzter Konsequenz in vielen Versionen immer wieder ausführen, die sich im Ansatz auch in Fritz Overbecks Bild ‚Im Moor', entstanden um 1900, findet: die Spannung zwischen einem Taghimmel und einer Nachtszene. In Magrittes ‚Reich der Lichter' ist der Gegensatz provozierend scharf, bei Overbeck bewirkt nur die Verschattung durch die Wolken den Effekt, dass bestimmte Teile der Moorlandschaft im Dunklen liegen. Dennoch lebt auch diese Darstellung vom Hell-Dunkel-Gegensatz. Er gehört zum Moor und seinen besonderen Lichtverhältnissen, die Overbeck und die Worpsweder Maler immer wieder fasziniert haben. Warum eigentlich? Das Moor ist spröde bis unwirtlich, eine echte Gegenwelt, und viel zu sehen gibt es nicht. Oder doch? Viel hoher Himmel wird gezeigt, und die ihn gliedernden und farblich nuancierenden Wolkenformationen bieten mindestens so viel Formenvarianz wie die Moorlandschaft im Zustand des menschlichen Zugriffs auf sie. Denn diesem Irrtum darf man nicht erliegen: dass man hier Natur vor sich hat. Der Torfabbau gehört vor der industriellen Braunkohlenförderung zu den brutalsten, im Hinblick auf das zurückbleibende Bild einer Gegend irreversiblen Eingriffen des Menschen überhaupt. Es bedarf einigen Hinsehens, bis man das in Overbecks Darstellung dechiffriert hat. Ungefähr in der Bildmitte erkennt man markant eine inselartig wirkende Geländestufe, die Torfabstichkante, die sich nach links verliert. Im Vordergrund blicken wir auf das, was zurückbleibt, wenn der Torf abgetragen ist: eine spärlich mit anspruchs-

15 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Smog-Katastrophe_in_London_1952 [24.6.2012].

Abbildung 11 Fritz Overbeck, Im Moor, um 1900.

Quelle Postkarte.

losen Pionierpflanzen, Flechten und Gräsern bestandene Dreckwüste, ein geräumtes Schlachtfeld des unersättlichen Energiehungers, auf dem sich überall das Wasser sammelt. Deckt man einmal den hellen Himmel im oberen Bildteil ab, ist die Düsternis dieses Landschaftswracks, das an die Westfront im Ersten Weltkrieg erinnert, schwer zu ertragen, obwohl die Sonne hier und da ihren Weg bis auf den Boden findet und manches geradezu grell anstrahlt: die Schilfhalme im Vordergrund, die vereinzelten Birken in der Bildmitte. Es scheint so, als ob das Sonnenlicht nicht ausreicht, um flächige Helligkeit zu erzeugen. Die neue Oberfläche des abgetorften Moores frisst sie auf, selbst die Pfützen sind düster. Langes Hinsehen lohnt sich. Overbeck ist es gelungen, eine Eigenart des dunkeln Neu-Moorbodens darzustellen, die den Unvertrauten in der Dämmerung sehr erschrecken kann: seine Fähigkeit zum leicht grünlichen Fluoreszieren. Je länger man den Modder in den Blick nimmt, desto dunkelbunter wird er. Dass für Maler diese Lichtanomalien anziehend wirken, ist gut verständlich. Overbecks Moor ist menschenleer, obwohl die Spuren menschlicher Intervention überall sichtbar sind. Die beruht, solange es Moorkolonisierung und Torfbewirtschaftung gibt, auf knochenharter, oft nicht freiwillig geleisteter Arbeit.

Abbildung 12 René Magritte, L'empire des lumières, Version von 1954.

Quelle http://www.christies.com/lotfinderimages/d51383/d5138353l.jpg [3.4.2012].

Diese sozialen Spuren einer Zwangsarbeits- und Elendslandschaft sind noch abweisender als das Moor an sich: genauso wie das Licht schluckt sie Menschen. Liegt es daran, dass der Blick des Betrachters immer wieder zum Horizont und in den freundlichen Himmel gezogen wird? Aber der ist einfach nur da, und aus ihm ist keinerlei Trost zu gewinnen für all das, was im Moor passiert. So düster ist Magrittes ‚Reich der Lichter' nicht. Overbeck hat die Ästhetik einer menschengemachten Landschaftsruine entdeckt. Es ist nur ein Vorgeschmack auf die Apokalypsen der Energiegewinnungsfolgen im 20. Jahrhundert.

Copyrighted material

In der Bundesrepublik und in Berlin (West)

Autos auf einem Großparkplatz

Schwärme, Scharen, Wellen von Personenkraftwagen: schwellendes Blech wenn nicht bis an den Horizont, dann in den 50er Jahren bis zum deutschen Wald, oder bis zu Erichs Lampenladen, dem Palast der Republik, in den 70ern. Große Autoansammlungen sind um die Mitte des 20. Jahrhunderts – übrigens in beiden Teilen Deutschlands – so beliebte Fotomotive wie es in großer Zeit die fest geschlossenen Reihen des Hochtotalitarismus oder angreifende Panzer-Rudel waren: unabhängig von dem Umstand, dass es im Westen mehr Individualverkehr und im Osten immer noch formierte Massenaufmärsche gab. Das Auto als Leitartefakt der späten Industriegesellschaft war das Faszinosum schlechthin und damit den ihr Wächteramt ernstnehmenden Leitintellektuellen tendenziell so politisch verdächtig wie Settembrini die Musik im ‚Zauberberg'. Vor der Faszination hatten nach den Erfahrungen mit den Weltanschauungsherrschaften die Mainstream-Intellektuellen Angst. Bonn sollte doch um Gottes und der FDGO Willen nicht Weimar sein. Nie wieder wollte man den Abgründen der losgelösten – von 1789 herkommenden! – Massenemotionalität und den Appellen an das Untergründige nachgeben, dessen deutscher Ausdruck Hitler war. Daher wurde auch das Auto aus demokratiepädagogischen Gründen als Verführer schon so denunziatorisch fotographiert, dass jeder auf den ersten Blick seine brav internalisierte Kulturkritik der industriellen Massengesellschaft, des Verschwindens von Individuum und Abendland, daran festmachen konnte. Für autopornographische Bedürfnisse gab es abgeschirmte soziale Räume und Medien. Zügellose Emotionalisierung war ja bekanntermaßen ein Hauptgrund für die Heraufkunft des Totalitarismus. Wie praktisch, dass in solch luftiger Abstraktion von der je eigenen Faszination an den Verlockungen des nationalsozialistischen wie des realsozialistischen Projekts gar nicht erst die Rede war. Davon einmal ganz abgesehen, dass sich brauner und roter Terror ja auf einen totalitären Nenner bringen ließen und damit zum Problem von gestern und von anderen wurden. Ein bisschen Faszination an der automobilen Identitätsprothese durfte und sollte sein, gewissermaßen als konsumistisches Heilgift gegen volksgemeinschaftliche Regression und Langeweile im demokratischen Musterschülerstaat: Besitz und Besitzerstolz in den Maßen und Formen des rheinischen Kapitalismus vertrugen sich dem Staat des Grundgesetzes und förderten die Identifikation mit ihm und seinem Abwehrkampf gegen die rote Gefahr

Abbildung 1 Vorne der neue Sinnstifter, der deutsche Wald im Hintergrund ist nur noch interessant, wenn er mit dem Auto erreichbar ist.

Quelle http://motorbloeckchen.com/wp-content/uploads/1950er-Einsamkeit-vor-deutschem-Wald.jpg [30.4.2012].

Übrigens wurde im ersten Arbeiter- und Bauernstaat hinsichtlich des Autobesitzes genauso argumentiert, nur auf der anderen Seite der Systemgrenze und vor dem Hintergrund einer aus der Knappheit resultierenden Sakralisierung des raren Neufahrzeugs. Hüben wie drüben galten die Grenzen der Wohlanständigkeit und der sozialen Konvention: starker Händedruck mit dem Volkswagen-/Trabanthändler beim Kauf des Neuen, sanftes Sauberstreicheln des Fahrzeugkörpers an Sonnabenden, in der DDR mehr noch als im Westen das erotische Verhältnis zum Selberreparieren. Aber bloß keine Exzesse! Und auf gar keinen Fall ein Nachdenken darüber, wie wenig wir das Auto beherrschen, sondern das Auto uns beherrscht. Am besten gar nicht danach fragen, welche Bedeutung es in unseren biographischen Konstruktionen längst eingenommen hat. In Dick-und-Doof-Filmen der 30er Jahre war das schon zu sehen, in jedem Roman John Steinbecks nachzulesen. Aber auch diesbezüglich galt: ein wenig Amerikanisierung ist gut, aber nicht zu viel. Und im Osten musste man die Automobilität in eigenen Formen sozial-ideologisch gegen den Klassenfeind unter Führung der imperialistischen USA konstruieren, dann durften die Hüftschwünge des Wartburg denen der Isabella ähnlich sein. Und hatten die sowjetischen Wolgas nicht große amerikanische Limousinen zum Vorbild? Im Westen sollte das Auto vernünftig zu sein, im Osten ein Mittel des Fortschritts im ersten Arbeiter- und Bauernstaat auf deutschem Boden. Dass beides Blödsinn war, wusste

Abbildung 2 Vor dem Palast der Republik, Berlin-Ost 1977.

Quelle http://www.kraftfuttermischwerk.de/blogg/wp-content/uploads2/2011/03/1890354603_7606cdd40c_z-505x327.jpg [30.4.2012].

der hinter dem Volant, aber er hielt sich, bis die sich 1980 parteipolitisch formierende Umweltbewegung der 70er Jahre der anti-individuellen Sicht auf das Auto neue „vernünftige" Nahrung gab. Hat das der Faszination am Auto geschadet? Nein. Es hat diese Infragestellung ebenso überlebt wie den organisierten Kommunismus, und es wird die verlogene Massenhysterie um den Elektroantrieb ebenso überstehen.

Das Cover eines Philips-Elektrolehrwerks

Ohne die Geschichte des Fahrrad-, Auto- und Elektrobastelns ist die Geschichte des Ankommens von Technik beim Nutzer im 20. Jahrhundert weder zu verstehen noch zu schreiben. Nicht irgendeine vermeintliche Produktrationalität oder ökonomische Kategorien können erklären, warum ein Elektrogroßkonzern wie Philips zuerst 1952 und bis in die 60er Jahre Lehrbriefe zur Aneignung grundlegender elektrotechnischer Basisfertigkeiten auflegt. Das Vorwort zur 5. Auflage von 1961 klärt den Kontext:

> „Sinn und Zweck der ersten Auflage dieser Lehrbriefe Band I im Jahre 1952 war die Unterrichtung und Schulung einer bestimmten Gruppe Angestellter der Deutschen Philips GmbH. Sie sollte das technische Wissen um die Artikel unseres Vertriebsprogramms in zwar umfassender, aber leicht verständlicher Form vermitteln. [...] Schon bald nach Herausgabe dieser einzelnen Lehrbriefe konnten wir feststellen,

daß diese außerordentlichen Anklang fanden, und zwar nicht nur in der Gruppe, für sie zunächst bestimmt waren, sondern im Kreise der Lehrerschaft und des Ausbildungspersonals der technischen Berufsschulen und Lehrlingsausbildungsstätten und vor allem bei den Nachwuchskräften unserer Branche."[1]

Und auf die Elektrobranche dürfte sich das Interesse bald nicht mehr beschränkt haben. Der eigensinnige Endverbraucher hat aus einem professionellen Marketinginstrument etwas ganz anderes, ein Medium der Selbstprofessionalisierung und des Kompetenzerwerbs im Doing-it-yourself gemacht. Und dabei geht es nicht um technologische Randbereiche, sondern voraussetzungs- und im übrigen auch risikoreiche Spitzentechnologien der Zeit wie Rundfunktechnik, Röhrenkunde, Elektroakustik und Lichttechnik. Immer wieder lohnt sich die Frage nach den Motiven, denn die beiden voluminösen Lehrbücher von Philips sind trotz ihrer ansprechenden Gestaltung mit comicartigen Zeichnungen und einem gut verständlichen Text – amerikanische Marketing-Vorbilder der 20er Jahre sind hier gut erkennbar[2] – keine leichte Kost. Ihr Approach ist verständnisorientiert: „Ein versiegeltes Buch öffnet sich".[3] Erklärt werden zunächst Grundprinzipien der Elektrizität, die dann auf die Rundfunk-, Röhren-, Schall- und Lichttechnik Anwendung finden. Motivierend für den Nutzer ist der erlebbare Weg vom allgemeinen Interesse zur selbsterworbenen Kompetenz: durch Selbststudium sowie Trial and Error. Aus der ursprünglichen Faszination und dem Verstehenwollen des Neuen wird ein Verstehen von Grundlagen, dessen Vorzeigereichweite in den Anwendungsmöglichkeiten liegt. Der lernende und bastelnde Nutzer beginnt, die soziale Konstruktion, den Ort einer Technik in der eigenen Biographie, aktiv mitzugestalten. In Pionier- und *frontier*-Gesellschaften wie der amerikanischen ohne traditierte und korporatistisch erstarrte Handwerkstraditionen liegt allein schon darin ein großer, möglicherweise den Lebensunterhalt sichernder sozialer Vorsprung. John Steinbeck hat das in seinen Romanen immer wieder beschrieben, am eindrucksvollsten in den Autoszenen seines Epochenromans ‚*The Grapes of Wrath*' von 1939. Dabei ist die Grenze zwischen Basteln und Innovation fließend: Was als Anpassung eines industriellen Produkts der Auto- oder Elektroindustrie an bestimmte Verbraucherbedürfnisse beginnt, kann letztlich auf die Produktion selbst zurückwirken. Die makroorientierte Mainstream-Technik- und Konsumgeschichte mit ihren Idealtypen der Invention, Produktion und Diffusion ist für solche Interaktionsgeschichten strukturell ebenso blind wie für das Phänomen der Faszination von Technik.[4] Und genau an die appelliert das Cover von Band I der Philips-Lehrbriefe: Fliegen! Leiten! Senden! Beleuchten!

1 Gustav Büscher, Philips Lehrbriefe Bd. I, Hamburg [5]1961 (zuerst ebd., 1952), Vorwort.

2 Victoria de Grazia, Das unwiderstehliche Imperium. Amerikas Siegeszug im Europa des 20. Jahrhunderts, Stuttgart 2010 (zuerst u. d. T. Irrisistible Empire, New York 2005), S. 216-260.

3 G. Büscher, Philips Lehrbriefe I, S. 1-21.

4 Besonders deutlich wird diese Top-down-Interpretation bei Wolfgang König, Geschichte der Konsum-

Abbildung 3
Aktive Technikpartizipation.

Quelle
Ebd., Cover.

Ein Foto der 01 118

Hätte man 1935 den Vertretern der Friedrich Krupp'schen Lokomotivfabrik Essen eine 77jährige Laufzeit der 01-Einheitspacific vorausgesagt, die gerade das Werk verließ, wäre die Reaktion sehr wahrscheinlich gewesen: „Fabelhaft, wie der Hitler das wieder hingekriegt hat!" Aber die Maschine überlebte noch jede Weltanschauungsherrschaft. Mitte der 30er Jahre stand die 01 für die Vollreife des Dampflokbaus einhundert Jahre nach Einführung der fahrbaren Dampfmaschine in Deutschland. Stromlinienverkleidungen brachten noch einige Geschwindigkeitsrekorde, an den konstruktiven Prinzipien änderte sich, abgesehen von Details, bis zum Ende des Dampflokbaus in den 50er Jahren nichts mehr. Die 01-Leistungsträger des Personenfernverkehrs, die Hitlers Herrschaft und Hitlers Krieg überstanden, gehörten zum Fahrzeugkernbestand der beiden deutschen Staatsbahnen. Bundesbahn und Reichsbahn passten die Loks neuen Zielvorstellungen im technosozialen Wandel an: neue Kessel

gesellschaft, Stuttgart 2000.

Abbildung 4

Quelle Peter Thomas, Feuer und Flamme für die Dampfgeschichte, in: FAZ Nr. 39 vom 10.9.2012, V 8.

und Ölhauptfeuerung im Westen und Osten, Vorwärmer und Boxpok-Räder nur bei der Reichsbahn. Die Substanz der Einheits-Rennpferde gab das her, konnte aber, wie die 01 118 zeigt, bei fachgemäßer Handhabung und Wartung durch erfahrenes Personal auch einfach so weiterlaufen. Damit war bei der Bundesbahn 1973 ohnehin Schluss, vier Jahre vor dem generellen, sich allerdings als nicht dauerhaft durchsetzbar erweisenden Dampflokverbot auf DB-Gleisen. Bei der Reichsbahn liefen die Pacifics noch bis 1982. Die 01 118 fand ihren Weg über die Systemgrenze zur Historischen Eisenbahn Frankfurt. Instandgesetzt wird die Lok inzwischen wieder im Meininger Dampflokwerk, über das FAZ ‚Technik und Motor' in einer Sprache berichtete, deren Faszinationsgehalt sonst nur bestimmten Sparten der Sportwagenberichterstattung vorbehalten ist:

> „Die neu glänzende Messingplakette im Führerstand, Dokument der erfolgreich absolvierten Kesselhauptuntersuchung, trägt das Datum vom Vortag. Heute spannt sich Lok 01 118 bereits wieder schnaufend, rauchend und zischend vor ihren Zug – scheinbar ungeduldig, die frisch bestätigte Tauglichkeit für den Fernverkehr zu be-

> weisen. Die Zuschauer jubeln, als Lokführer Klaus Mühleisen den mehr als 100 Tonnen schweren Champion der Historischen Eisenbahn Frankfurt aus dem Meininger Dampflokwerk auf das Streckengleis bugsiert."[5]

Die Begeisterung lässt den Autor zu merkwürdigen Bildern greifen: ‚Bugsieren' kann man Schiffe im Hafen, aber kein komplexes Schienenfahrzeug, das sich im übrigen auch nicht selbst vor seinen Zug spannt. Das geht nur in H0. Bei der Normalspur gab es dafür auch noch nach der Dampflokzeit ein eigenes Berufsbild. Man sieht: die Details der Eisenbahnwelt sind schon lange aus unserem Alltag und aus unserer Anschauung verschwunden. Aber die Faszination bleibt, wenn der Lokführer Dampf aufmacht und das große Triebwerk der 01 sich majestätisch langsam in Bewegung setzt. In Meiningen wurde 2009 auch die erste Dampflok seit 50 Jahren neu gebaut: die 99 2324-4 für den Mecklenburgischen Molli. Dem Werk geht es gut, und das Publikum ist glücklich: „Die Passagiere sind Feuer und Flamme für diese moderne Interpretation der Dampfgeschichte."[6] Ob das auch einmal der Fall sein wird, wenn die politisch-ökologischen Kader damit beginnen werden, uns unser Leitartefakt des 20. Jahrhunderts, das Auto, streitig zu machen, bleibt abzuwarten.

Ein Foto des Goldenberg-Werks bei Köln

Zunächst könnte man meinen, die großindustrielle Anlage zur Herstellung des Wetters selbst zu sehen. Die Realität ist profaner. Es handelt sich um eine Luftaufnahme des westlichsten Stücks der DDR, des Braunkohlenkraftwerks Goldenberg in Hürth-Knapsack bei Köln, mitten im rheinischen Braunkohlenrevier. Das Foto ist das letzte in einem 1966 erschienenen Band mit 111 Luftbildern deutscher Landschaften,[7] die meisten noch vor dem Bombenkrieg aufgenommen: alte Städte, Schlösser, Flüsse. Diese herausgehobene Position am Ende des Ensembles ist ebensowenig Zufall wie die hier gewählte Perspektive eines Fliegerblicks aus großer Höhe. Nach der Tradition, auf deren Nichtmehrvorhandensein in der gezeigten Form einleitend kurz und sachlich hingewiesen wird, folgt als Abschluss die industrielle Moderne.

Aber diese wird ästhetisierend entschärft, so dass sie eigentlich gar nicht als Gegensatz zu den traditionellen Lebenswelten und ihren herzerwärmenden Zeugnissen wirkt. Am Boden ist nicht viel zu erkennen. Die Geländeform mit ihren mäandernden Ausbuchtungen wirkt ungewöhnlich, ungefähr wie die Aufnahme des Watts an der Nordseeküste von sehr weit oben. Aber von Natur sollte hier nicht die Rede sein. Der Abstand macht unsichtbar, dass wir auf ein Schlachtfeld des totalen

5 Ebd.
6 Ebd.
7 Deutsches Land in 111 Flugaufnahmen, Königstein im Taunus 1966.

Energiekriegs und der schon ans Utopische grenzenden Technotopie blicken. Keine andere Energiegewinnungsform greift so brutal, so irreversibel und so großflächig in eine Landschaft ein. Insektoid wirkende Mega-Maschinen auf Schienen fressen sich schichtweise systematisch in die Erdoberfläche. Eine eigens dafür angelegte Eisenbahninfrastruktur mit einem Typus von Fuhrpark, der sich schon äußerlich von allen anderen Formen des Massengütertransports unterscheidet, liefert den ziemlich

Abbildung 5 Das Braunkohlenkraftwerk Goldenberg aus ästhetischer Distanz.

Quelle Deutsches Land, S. 112.

minderwertigen Brennstoff zur Weiterverarbeitung in nahe Brikettfabriken und in Großkraftwerke wie Goldenberg. Dieser Prozess hinterlässt einen Grad von Zerstörung, der im Fall von Rekultivierungsbemühungen das Design einer Gegend neuen Typs einschließlich der partiellen Wiederbesiedlung erfordert. Rund um das hier fotographierte Kraftwerk kann man das im Verlauf der letzten hundert Jahre sehen.[8] 1913 wurde an einem seit dem Jahrhundertbeginn wachsenden Braunkohlenbrikett- und Chemiestandort das später nach seinem Erbauer benannte Kraftwerk als Teil der deutschen Antwort auf den wachsenden Energiehunger der einheimischen Industrie errichtet. 1930 entstand aus mehreren Ortsteilen die Industriegemeinde Hürth, das kleinere westdeutsche Pendant zum mitteldeutschen Braunkohlen- und Chemiedreieck Halle (Saale)–Bitterfeld–Merseburg. Die wirtschaftliche Lage der Bewohner im Schatten der Produktionsanlagen, ihrer Schlote und Abgase, blieb auch

Abbildung 6 Hürth-Knapsack, 1960. Weniger Distanz, mehr Sozialität: vor der Umsiedlung.

Quelle http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:ISK_Knapsack_Luftbild_1960.jpg&filetimestamp=20100214231935 [8.5.2012].

8 Das folgende nach http://de.wikipedia.org/wiki/Knapsack_(H%C3%BCrth) [8.5.2012].

Abbildung 7
Kohlezug der Nord-Süd-Bahn, einer Grubenanschlussbahn der RWE Power (vormals Rheinbraun) zum Kraftwerk Goldberg, 2005: sowjetische bzw. amerikanische Anmutung.

Quelle
http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Rbwwiki2.jpg&filetimestamp=20080101003201; CC: EuroCargo [8.5.2012].

in der NS-Zeit und bis in die 50er Jahre überdurchschnittlich gut. Vom Ende der 60er bis zum Ende der 70er Jahre wurde der Großteil der ca. 4.000 Anwohner von Hürth-Knapsack aufgrund der gestiegenen Sensibilität für die Folgen der Umweltbelastung umgesiedelt, ein Teil der Stadt abgerissen, auch die beiden Kirchen und die Schule.

> „Der übrige Ortsteil wird als Gewerbegebiet genutzt. Die alten Ortsstraßen behielten ihren Namen, der an die alte Nutzung erinnert. Knapsack hat somit als einziger Ortsteil eine Kirch-, eine Friedhofs- und eine Schulstraße, aber keine Kirche, keinen Friedhof und keine Schule mehr."[9]

Zum Zeitpunkt der Luftaufnahme gab es diese Siedlungsstruktur noch, obwohl man sie auch nicht sieht. Nicht abgerissen, sondern unter Denkmalschutz gestellt wurde ein Viertel mit Wohnhäusern für die Chemie-Ingenieure. 2007 ging ein neues Dampfkraftwerk ans Netz, mit dem die Zukunft eines Energiezeitalters nach der Braunkohle beginnen sollte. Neue Ingenieursiedlungen wurden nicht gebaut.

Ein Foto einer Berliner S-Bahnlandschaft

Berlins Stadtlandschaft ist nicht nur groß, sondern über weite Flächen auch so leer, dass man sich fragen kann, ob es Berlin überhaupt gibt. Diese überbaute Leere gibt dem riesigen Urbanotop zwischen Buch und Nikolassee, Spandau und Friedrichshagen eine weithin melancholische Grundstimmung von Unfertigkeit, Unbehaustheit und Vergänglichkeit, die sonst nur noch von Brachflächen in Brooklyn und der

9 Ebd.

Bronx ausgeht. Berlin ist ein dezentraler Archipel von Kiezen mit viel Nichts dazwischen und einer gegen die östliche Mitte gelegenen Hauptinsel voller touristischer und politischer Attraktionen. Nur bewegt man sich zwischen den Inseln nicht mit dem Boot, sondern sitzt mehr als ein gefühltes Leben lang in der S-Bahn, vor deren Fenstern der Stadtraum und seine Leerflächen vorbeiziehen. Sie lassen sich klassifizieren. Da sind zunächst die vielen, sich aus dem komplexen Verkehrssystem und seiner Veränderung über die Jahrzehnte ergebenden abseitigen Eisenbahnräume: aufgegebene Abstell-, Güter- und S-Bahnhöfe, Infrastruktur vom Lokschuppen über das Reiterstellwerk bis zu Brücken im Zustand des offenen Verfalls, der Umnutzung oder der durch Abriss entstandenen, als solche erkennbaren Lücke, die sich nach und nach durch spärlichen Bewuchs wieder schließt und eine Art der innerurbanen Tundra erzeugt. Gleisdreieck im Westen und Ostkreuz im Osten verkörperten diese technotopische Prärie in reinster Form. Einen zweiten Typ stellen die Ränder von Quartieren dar. Vielerorts endet die fünfgeschossige Normalbebauung an einer typischen, aus der Kaiserzeit stammenden Berliner Normalstraße abrupt und hinter einer Brandmauer beginnt undefiniertes, wildes Grünland, geht in Schrebergärten oder in sandige Abstellflächen über, in denen zwischen den riesigen Pfützen Reste von Kopfsteinpflaster schwimmen. Dabei ist keineswegs gesagt, dass diese Flächen an der Peripherie liegen. Es gibt sie auch in unmittelbarer Nähe der westlichen und östlichen Zentralität. Das hat nicht zum geringsten mit den Folgen wilder Bauspekulation im gründerzeitlichen Berlin zu tun, in denen eine Stadt projektiert wurde,

Abbildung 8 Am stillgelegten S-Bahnhof Bornholmer Straße, März 1986. Abseitigkeiten.

Quelle http://fotocommunity.s-bahn-berlin.de/displayimage.php?album=toprated&cat=2&pid=12979#top_display_media [5.6.2012].

die nie ganz in der Realität ankam. Alles eine Nummer zu groß – wie Bismarcks Uniformrock für Wilhelm II. in der Karikatur. Die dritte Form der Berliner Leerheit ist der Blick aus dem S-Bahnfenster auf die Variationen von Hinterhofszenerien, die so dicht an den S-Bahndamm heranrücken, dass man immer wieder meint, durch die Häuser selbst zu fahren. Leere heißt hier nicht Abwesenheit von Dingen. Die meisten Hinterhöfe sind zugeparkt, vollgerümpelt und/oder bewachsen. Aber in der Vorbeifahrt verschwimmen die sich wiederholenden Details zu einem abstrakten Formen- und Farbenstrom, in dem auch die Impressionen von den vielen Wohnungen vermahlen werden, in die man über die Jahre indiskret hineingesehen hat. Irgendwann ist es immer derselbe Hinterhof, an dem man vorbeifährt und den man nur noch als Endloskulisse wahrnimmt. Ein vierte Variante sind die nicht erst seit 1990 häufiger gewordenen Baubrachen in der Nähe von Großbauvorhaben. An irgendetwas Großem wird in Berlin seit der Industrialisierung und den politischen Großprojekten des 20. Jahrhunderts immer gebaut, und das bedingt die innerstädtische Anwesenheit von sekundären und tertiären Baulandschaften: Zementverladestellen, Betonplattenhalden, Sandhaufen von Dünengröße. Selbst nach Abschluss der Baumaßnahmen – und das kann in Berlin lange dauern – bleibt diese Konstruktionsinfrastruktur noch lange stehen und unterliegt selbst dem Verfall, der Tundraisierung. Fast vergessen hätte ich die Kriegslücken, die im Straßenbild gut an der Altersstruktur der Gebäude ablesbar ist. Vielleicht waren auf ihre Weise die Folgen des *obliteration bombing* die konsequenteste Form der Berliner Leerstelle. Aber letztlich gebührt dieser Superlativ wohl doch der gebauten kreishauptstädtischen Stahl-Glas-Edel-Leere des neo-wilhelminischen Potsdamer Platzes. Bis auf weiteres.

Ein Foto eines Telefons aus den 60er Jahren

Fotos belegen es: Dieser Fernsprechtischapparat FeTAp 612-2, kieselgrau, stand auch bei uns zuhause in der Osnabrücker Ameldungstraße 21. 1970 ersetzte er seinen ebenfalls grauen, schon bei Bezug der Wohnung 1964 vorhandenen Vorgänger, an dem etwas defekt war. Sein Standort war der väterliche Lehrerschreibtisch im Wohnzimmer. Wer telefonieren wollte, musste auf dem Schreibtischstuhl platznehmen und sich fragen, ob das Kommunikationsbedürfnis dieser herausgehobenen Position und dem Blick auf die ernste Arbeitswelt des Lehrers mit Stapeln von grün und rot eingeschlagenen Heften angemessen war. In den 70er Jahren wanderte das Gerät dann vom Schreibtisch auf ein seitliches Sideboard. Die Zentralität und Vorzeigereichweite des Telefons ließ langsam nach. Außerdem gab es nun eine Verlängerungsschnur, mittels derer man den Apparat auch durch die halbe Wohnung und sogar hinter die Türen anderer Zimmer tragen konnte. Das privatisierte die Telefonie ganz erheblich, führte allerdings auch zu dem einen oder anderen Stolpervorfall.

Die regelmäßigen Ferngespräche mit der Familie in der DDR ließen es wünschenswert erscheinen, einen Mithörer anzuschaffen, dessen Ohrenpassform HNO-Atmosphäre verbreitete. Grundsätzlich war der Gebrauch des 612-2 sparsam. Der Geist des ‚Fasse Dich kurz!' hing über jedem Telefonat. Längere Ferngespräche kamen ohnehin nur nach 18 Uhr in Frage, weil es dann billiger war. Auf dem Sideboard stand auch eine kleine eckige Uhr im Autobaulook der 60er Jahre, genaugenommen ein Ford 15 M-Kühlergrill mit Zifferblatt in der Mitte, auf das jedoch nicht nur aus Kostengründen von nicht-telefonierenden Familienmitgliedern mit ausgestrecktem Zeigefinger hingewiesen wurde: das war auch stark abhängig vom Gesprächspartner. Zum Telefon gehörte das handgeschriebene Adressbuch: ein in den 60er Jahren in Ost-Berlin im Kaufhaus am Alexanderplatz erworbenes Kunstlederstück, dessen nicht als Retrodesign gemeinte, sondern authentische Formensprache der 30er bis 50er Jahre meine Eltern wohl angesprochen hatte – wie bei so vielem, was sie bei Besuchen in der DDR kauften. Mit seiner guten Tafelanschriebskursive hatte meine Vater seine telefonsozialen Kontakte hier verzeichnet: die Verwandten in und um Ost-Berlin sowie in Wilhelm-Pieck-Stadt Guben, die Kollegen von Schule und aus dem Lehrerbildungsseminar der Universität, die erstaunlich kleine Zahl von Osnabrücker Bekannten, die erstaunlich große Zahl von Kriegsgefangenschaftskameraden in der ganzen Bundesrepublik und in Österreich. Die postalischen Formate hatten seit Beginn der Führung gewechselt: Anfangs stand unter dem Namen erst der Ort mit Postleitzahl, dann die Straße, dann die Telefonnummer. Umzüge und Todesfälle ließen sich über die Jahrzehnte gut verfolgen, letztere wurden mit dem Todesdatum vermerkt. In den 90er Jahren glich das immer mehr einem Mortuarium, in dem mandie noch Lebenden regelrecht suchen musste. Ob es an dieser allerdings auch bei anderen Familien zu beobachtenden sozialen Ritualisierung des Telefonierens oder eher an der jahrzehntelangen Herzkrankheit meines Vaters lag, dass das unverhoffte Klingeln des Telefons immer einen tiefen Schrecken erzeugte, kann ich nicht sagen. Jedenfalls habe ich nie zu denjenigen gehört, die mit Begeisterung telefonieren.

Abbildung 9
Design: Loriot.

Quelle
http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:FeTAp_612-2.png&filetimestamp=20110706203059 [7.6.2012].

Die entschleunigte schriftliche Mitteilung war mir immer lieber. Noch heute versetzt mich ein in der Nacht klingelndes Telefon in Panik. Mein eigenes Telefonbuch aktualisiere ich nicht mehr. Jede in Frage kommende Nummer ist über das Internet schneller zu haben, das für meine soziale Kommunikation schon längst wichtiger ist als Telefon, das seltener klingelt. Für mich ist das ein Fortschritt.

Ein Foto vom Dampflokabschiedsfest in BW Gelsenkirchen-Bismarck

Was machen denn alle diese Menschen auf der Drehscheibe eines Ringlokschuppens vor lauter aufgereihten und ungewöhnlich blankgewienerten Dampflokomotiven? Das Foto findet sich in einem Bildbericht des Eisenbahn-/Modellbahnmagazins aus dem Oktober 1977 über ein Dampflokabschiedsfest desselben Jahres, in dem der Regeldampfbetrieb auf den Schienen der Deutschen Bundesbahn endete und es vorübergehend sogar ein rigides, dem Traktionsfortschritt Nachdruck verleihendes Dampflokverbot gab. Scharen von Menschen stürmten nicht nur das hier kaum mehr zu erkennende Bahnbetriebswerk Gelsenkirchen, sondern alle Orte, an denen das beileibe nicht zum Verschwinden, aber zum Rückzug aus dem Verkehrsalltag, zur Muesealisierung und Wiederauferstehung in allen Spurweiten der Modellbahnwelten verurteilte Leitartefakt der ersten Industrialisierung noch einmal zu sehen, zu hören und zu riechen war. Und es sind nicht nur die extrem speziell begabten Enthusiasten, die Nietenzähler und Pufferzähler mit ihren ins Aberwitzige gehenden Detailkenntnissen über jede Kesselnaht, jede Kursbuchnummer und jeden Betriebsstandort einer Lok, sondern die mit Fotoapparat und Schmalfilmkamera bewaffnete Familienbanden. Hier sollte die intergenerationelle Erinnerung an etwas weitergegeben werden, was es in der Sozial- und Mentalitätsgeschichte des Verkehrs vorher noch nicht gegeben hatte: ein mächtiges und zugleich höchst suggestives technisches Großsystem, das vielen Menschen biographisch nahe war und einen wichtigen Platz in ihren Lebensläufen einnahm. In den zahlreichen Berichten über das letzte Jahr der Dampftraktion, die ein eigenes eisenbahnpublizistisches Genre darstellen, kann man immer wieder persönliche, vom antizipierten Trennungsschmerz motivierte, aber nicht darin aufgehende Erinnerungen lesen. Berichtet wurde nicht nur von allgemeinen Eindrücken einer sich im Rückblick verklärenden Vergangenheit, sondern manchmal über eine ganz bestimmte Maschine. Die hatte einen Auszubildenden der 50er Jahre im Vorortverkehr so oft zu seinem Ausbildungsplatz oder einen Lehrer über viele Jahre in seine Schule gebracht, dass die Betriebsnummer im Gedächtnis blieb. Das waren keine aus der gewachsenen Bedienkompetenz abgeleiteten Lokführerperspektiven – die gab es an anderer Stelle durchaus auch –, sondern Erzählungen

Abbildung 10 BW Gelsenkirchen, 1977: ein Dampflokgottesdienst.

Quelle Eisenbahn-Modellbahn-Magazin 15 (1977), H. 10, S. 19.

von Nutzern, die ein Erzählmuster der biographischen Codierung von ‚eigener' Technikerfahrung begründeten. Die festgehaltene oral history-Tradition stellte einen Teil des mächtigen Zuges hin zur Memorialisierung dar. Der bestand vor allem aus schon liturgisch ritualisierten Formen öffentlicher Performanz: Lokomotivschauen wie im BW Gelsenkirchen, in denen Dampfloks so bestaunt werden konnten, wie man seit Brecht Kunstwerke nicht mehr bestaunen soll; aufwendig in Szene gesetzte letzte Fahrten mit Abschiedszügen, Blechblasmusik, tannenzweigbekränzten Rauchkammern wie auf einer Beerdigung und grenzwertig rührseligen Parolen auf Pappschildern an der Führerhausseite: „Der Mohr hat seine Schuldigkeit getan, der Mohr kann gehen." In der kollektiven Erinnerung vor allem des Ruhrgebiets gab es für dieses öffentliche Ritual ein Vorbild: das Zechensterben seit den späten 50er Jahren. Auch hier traten Bergmannschöre und Belegschaften symbolisch noch einmal vor die Kamera, um dem Abschied vom der lebensalltagbestimmenden Großtechnologie und einer industriellen Lebensform würdig Ausdruck zu verleihen. Von wenigen Ausnahmen abgesehen, mieden Politiker solche Anlässe oder kamen nur dann, wenn zugleich etwas Zukunftsweisendes bildgerecht eröffnet werden konnte. Die Trauerarbeit der Techniknutzer enthielt nämlich ein kritisch-relativierendes Potential: das aus der eigenen Lebenserfahrung nicht zu löschende Wissen um das hervorragende Funktionieren einer Technikform der Vergangenheit, die in der Gegenwart der späten 70er Jahre als unmodern und vorgestrig abgewertet wurde. Erfolgreich war die Bahn damit keineswegs. Schon bald musste sie dem Druck

des Publikums nachgeben und Dampflokfahrten auf Bundesbahngleisen wieder zulassen. Bis zur regelmäßigen Organisation von Museumsbahnfahrten war der Weg zwar noch weit, aber er musste beschritten werden. Der regressive Nutzer wollte nicht, dass sich die Bahn, ihrem Slogan gemäß, das Rauchen ganz abgewöhnt.

Abbildung 11 Die Image-Kampagne der DB in den 70er Jahren zur Abschaffung der Dampftraktion. Das Publikum reagierte anders.

Quelle http://www.deutschebahn.com/site/shared/de/bilder/grafiken/stellenanzeigen__plakate__stellwaende/werbeplakat__rauchen__1,type=large.jpg [9.5.2012].

Ein Luftbild des Hamburger Hafens

> „Die Häfen – immer erregend, einmal als Titanenreiche, deren Maße die humanen überschreiten, und dann als Orte mit fremdartiger Ausstattung. Dazu das Sichtbarwerden statistischer Bezüge – etwa: dreihundert Wasserklosetts, aufgereiht am Quai."[10]

So beschreibt Ernst Jünger in seinem Tagebuch am 13. Juni 1965 die Abfahrt nach Südostasien im Hamburger Hafen. Hier spricht der Biologe, der ein Auge für Größenordnungen und Diversität eines Biotops hat. Sozio- und technotopographisch ‚lesen' lassen sich zumal große Hafenanlagen nur von oben. Die ersten Flieger über Hamburg, Rotterdam und London dürften sich ziemlich gewundert haben, was sie da sehen. Wie auch auf dieser Luftaufnahme aus den 50er oder 60er Jahren – Experten könnten das mit Blick auf die Schiffscharaktere präziser eingrenzen – wird zunächst die Größe des Ganzen, des Hafens als Welt für sich, fassbar. Die dazugehö-

10 Ernst Jünger, Siebzig verweht I, Stuttgart 1980 u. ö., S. 35.

rende Hafenstadt mit ihren Merkwürdigkeiten gibt es auch, aber sie ist auf das obere Bilddrittel gestaucht und verliert sich in der dunstigen Fläche. Binnen- und Außenalster wirken klein, den Michel und andere Signifikanzen muss man regelrecht suchen. Bildstrukturierend und maßstabsgebend ist zunächst das mäandernde Muster der Wasserstraßen: sie sind die letzten Freiflächen, die der Wind sanft kräuselt. Denkt man sich die Schiffe einen Moment weg, würde es schwerfallen, die Länge und Tiefe der industriellen Kaibebauung und technischen Infrastruktur einzuschätzen. Am besten sieht man das Verhältnis in den Docks, die eine Art Linealfunktion für den Betrachter haben können: ein Frachter dort passt soundso oft an eine Kaimauer. Auch die Schiffsaufbauten helfen. Damals hatten Frachtschiffe noch Ladebäume, denen am Kai eine Reihe von Kränen entsprach – in der insektenartigen Anmutung schön zu sehen in der unteren Bildmitte: alle Kranausleger weisen in eine Richtung. Die Hallen- und Fabrikdächer lohnen das nähere Hinsehen. Landschaftstypen lassen sich unterscheiden: querrippige Sheddach-Konstruktionen, an knochenartig heraustretenden Betonspannbögen aufgehängte Dächer, schließlich endlose einheitliche Teerpappebahnen, die man für Straßen halten könnte. An Land wie auf

Abbildung 12 Titanenreich oberhalb der Klosettschüsselperspektive.

Quelle Deutsches Land in 111 Flugaufnahmen, Königstein im Taunus 1966, S. 103.

dem Wasser gibt es sonderbare Abseiten: nicht überbauter oder nicht befahrbarer Raum, Brachen, Abstellflächen, möglicherweise auch noch Trümmergrundstücke, von Pollerreihen abgesperrte Zonen. Die Docks mit ihrem filigranen Stahlgerüsten sehen aus wie im Wasser schwimmende Stahlgitterbrücken. Was hat sich seit dem frühen Fliegerblick auf diese Szenerie verändert? Sicherlich der Charakter der Industrie und die Transportlogistik, die Linie der Schiffe – dies allerdings weniger als im Vergleich zu den Containercarriern unserer Zeit, die man nur noch der Funktion nach als Schiff bezeichnen möchte. Zwischen der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg und den 50er/60er Jahren ist aber ein Umstand unverändert: Im Hafen als Mobilitätstechnotop treten die hochsuggestiven Verkehrsformen Eisenbahn und Automobilität komplett dienend in den Hintergrund und werden so klein wie die von Jünger bemerkten Klosettschüsseln am Kai. Mit Mühe lassen sich in dem Bild unten einige Gleise in Fabrikhallennähe erahnen, Motorfahrzeuge gibt es, aber sie sind die unsichtbaren ‚statistischen Bezüge'. Der Hafen als Titanenreich eigener Ordnung hat seinen Platz seinen Platz über einen halbes Jahrhundert behauptet. Der technotopische Zusammenhang zwischen vor 1914 und vor 1960 ist wesentlich ausgeprägter als der zwischen vor 1960 und heute. Londons Docklands sind schon Nobelwohnviertel. Die Docks sind am andern Ende der Welt.

Josef Heinrich Darchinger, Ein Foto von Thyssen in Duisburg, 1958

An der Wende der 50er zu den 60er Jahren machte der 1925 in Bonn geborene Pressefotograph und Sozialdemokrat Josef Heinrich Darchinger sprechende Fotos über den Alltag in der Bundesrepublik, die zwar schon länger in Bildbandauswahl vorliegen,[11] aber noch nicht als erstrangiger zeitgeschichtlicher Quellenbestand wahrgenommen worden sind. Sein Panoramabild einer Abgaswolke über dem Duisburger Thyssen-Stahlwerk aus dem Jahr 1958 macht vor allem eines deutlich: wie schwierig Bildquellen für den Historiker sind. Schon allein bei der Beschreibung, was wir eigentlich sehen, wird unsere Wahrnehmung stark durch Projektionen überblendet, so dass wir vor allem eine ideale Fläche sehen, auf der wir selbst ein Bild und seine Aussage konstruieren anstatt die Quelle aus ihrem Kontext heraus zu verstehen. Was der Fotograph hier festgehalten hat, war im Ruhrgebiet Ende der 50er Jahre an allen großen Montanstandorten wie Duisburg, Essen und Dortmund eine Normalität, deren mediale und politische Wahrnehmung erst am Anfang stand. Dass die Schlote und Werke an Rhein und Ruhr wieder rauchten, war Anfang der 50er Jahre noch als ein oft und gern fotographierter Ausdruck von Wiederauf-

11 U.a. Josef Heinrich Darchinger, Wirtschaftswunder. Deutschland 1952–1967, hg. v. Frank Darchinger, Köln 2009.

bau- und Systemerfolg verstanden worden.[12] Bilder wie das Darchingers brauchten einige Zeit, um Teil eines Problembewusstseins für Umweltfragen zu werden, dass wir in jeden industriegeschichtlichen Kontext vor dem Erscheinen des Club-of-Rome-Berichts des Jahres 1972 retroprojizieren: ein doppelter, weil methodischer und sachlicher Fehler, denn 1972 hätte Darchinger dieses Foto in Duisburg aufgrund der inzwischen greifenden Luftreinhaltungsmaßnahmen der Düsseldorfer Landesregierung und des konkurrenzbedingten Wegbrechens der westdeutschen Stahlindustrie so nicht mehr machen können: in der DDR bis 1989. Ende der 50er Jahre erzeugte der kurzzeitige SPD-Ministerpräsident Fritz Steinhoff mit seinem Slogan vom ‚blauen Himmel über der Ruhr' vor allem Heiterkeit. Und noch in den 70er Jahren lachte das WDR/ARD-Fernsehpublikum über die derben Späße des Unterhalters Jürgen von Manger, der eine vom Takt der Industrie geprägte Ruhrgebietswelt der 50er Jahre karikierte, die schon der Vergangenheit anzugehören begann. 1958 zeigt Darchinger das unvermittelte Nebeneinander von typischer grauer Ruhrgebietsbebauung in Standortnähe und neuen Einfamilienhäusern in gepflegten Gärten – den ehemaligen

Abbildung 13 Duisburg, 1958. Genaues Hinsehen hilft.

Quelle J. H. Darchinger, Wirtschaftswunder, S. 175.

12 Vgl. den Bildband von Heinrich Hauser, Unser Schicksal. Die deutsche Industrie, München/Düsseldorf 1952.

maligen Hinterhofgärten der Arbeiterquartiere. Dass die Gleichzeitigkeit von realem Wohlstand im neuen, freistehenden EFH und Schwefeldioxidwolke für die dort Lebenden weniger ein Problem war als für unsere Rekonstruktionsperspektive, ist ein oft übersehener Aspekt. Die zum Zitierklassiker gewordene Darstellung eines Wegs in die ‚Risikogesellschaft' einer ‚anderen Moderne' des Star-Soziologen Ulrich Beck[13] beruht auf einem fundamentalen Mangel an Empirie und Anschauung. Beck überträgt den Marxschen Gedanken von der ökonomischen Gleichheit der Klassenlage auf die ‚demokratische' Gleichheit im Hinblick auf die Betroffenheit von schädlichen Folgen der Industriegesellschaft, die – ebenso wie der Reichtum in der Klassengesellschaft – sehr ungleich verteilt werden.[14] Nun könnte man es sich ideologiekritisch leicht machen und sagen, dass das, was schon bei Marx' Analyse der Klassengesellschaft im Hinblick auf deren Überwindung falsch war, nicht durch Anwendung auf Umweltverschmutzung richtiger wird. Viel schlichter gesagt, zeigt Darchingers von seiner sozialdemokratischen Identität und Steinhoffs Landtagswahlkampf 1958 nicht zu trennendes Bild – im übrigen erhält die Union in dieser Landtagswahl eine absolute Mehrheit und Franz Meyer wird Ministerpräsident – eine andere soziale Realität,zumindest in Duisburg. Die Einfamilienhausbesitzer ziehen noch lange nicht von den Zentren der Produktion an die schönen Peripherien, und die politischen Mehrheiten Nordrhein-Westfalens im Jahr 1958 bilden durchaus keinen Wunsch aus, die Risiken der herkömmlichen Industriegesellschaft anders zu verteilen. Aber der Soziologe kann schließlich auch ohne Bilder und Quellen arbeiten.

Abbildung 14 Cover des SPIEGEL 31 (1961).

Quelle http://www.spiegel.de/spiegel/print/index-1961-33.html [4.5.2012].

13 Ulrich Beck, Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne, Frankfurt am Main 1985 u. ö.
14 Ebd., S. 25-66.

LÜ-Meßwagen der DB

Ambitionierte Modelleisenbahner sind immer auf der Suche nach dem Besonderen. Einerseits wollen sie den Eisenbahnalltag einer bestimmten Zeit auf ihrer Anlage möglichst authentisch abbilden, andererseits lechzen sie nach dem Ungewöhnlichen und Wunderbaren. Dieses Bedürfnis ist üblicherweise dadurch zu befriedigen, dass jedes Bahntechnotop Beispiele für die Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen bietet. Altes und Neues steht nebeneinander. Alte Artefakte werden in neuem Gewand ganz oder in Teilen weiterverwendet: Eisenbahnen sind gigantische Materialrecyclingorganisationen, und dahinter stecken Narrationen. Dem Durchschnittsmodelleisenbahner wird ein umlackierter Schnellzugwaggon aus einer anderen Epoche in der Regel reichen. Wer allerdings etwas tatsächlich Außergewöhnliches in H0 besitzen will, kommt um den Um- oder Neubau von Fahrzeugen kaum herum. Das em sieht seit jeher eine seiner technikpädagogischen Aufgaben darin, hier Anregungen zu bieten und Hilfestellung zu leisten. In em 10/1977 beschreibt ein Autor den Umbau eines LÜ-Meßwagens für besonderer Schwertransporte auf Schienen.[15] In der Pracht ihres Sachlichkeitspathos tritt zunächst der Nominalstil der Bundesbahn-Normsprache in Kraft:

> „Der Lü-Meßwagen 61 80 99–46 002–3 Dienst ümh[438] entstand 1974 im AW Limburg aus einem Speisewagen der Bauart WRüge[151] mit der Wagennummer 51 80 88–46 106–7. Die wesentlichsten Arbeiten waren der völlige Neubau der Inneneinrichtung, der Austausch der Faltenbalgübergänge gegen Gummiwulste sowie der Einbau neuer Fenster und Rolladen. Da der Wagen für den Einbau der automatischen Kupplung vorbereitet werden sollte, mußten die vorhandenen Drehgestelle Görlitz II schwer gegen Minden-Deutz-Drehgestelle getauscht werden. Der Wagen ist für Vmax = 140 km/h zugelassen und fährbootfähig."[16]

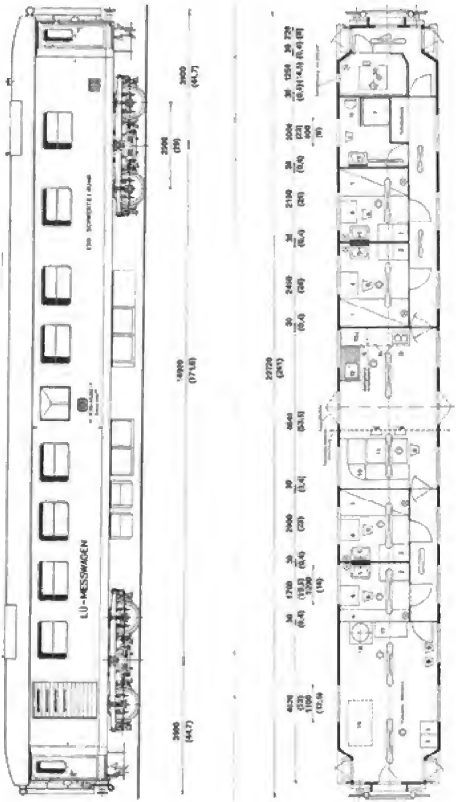
LÜ steht für Lademaßüberschreitung. LÜ-Sendungen sind Züge, die z. B. Schwer- und Sondertransportwagen befördern. Der LÜ-Meßwagen dient der Feststellung erforderlicher „Sonderregelungen für LÜ-Transporte [...]: Überprüfung der Strecke, Fahrt als Sonderzug,Seitenverschiebung des Gutes mit Lastträgern usw.", wobei vier Fälle zu unterscheiden sind:

> „a) ‚Anton': ohne besondere betriebliche Maßnahmen, b) ‚Berta': ohne betriebliche Maßnahmen, siehe aber c), c) ‚Cäsar': unter Ausschluß von LÜ-.Sendungen im

15 Helmut Walter, Außergewöhnliche Sendungen beim Vorbild und auf der Modellbahn, in: Eisenbahn-/Modellbahnmagazin 15 (1977), H. 10, S. 26-30.

16 Ebd., S. 27.

Abbildung 15 Details.



Quelle Ebd., S. 26 f.

> Nachbargleis, die nach b) oder c) zu befördern sind, d) ‚Dora': unter Sperrung des Nachbargleises."[17]

Nach Fallzuordnung der LÜ-Sendung erfolgen die bahnbetrieblichen Maßnahmen des Inhalts, daß

> „e) die Sendung durch einen besonderen technischen Beamten nach Halt des Zuges unter ständiger Beobachtung in Schrittgeschwindigkeit an einem Hindernis vorbeigeleitet wird, f) die Sendung auf dem Gleis der Gegenrichtung befördert wird, g) Signalscheiben und andere feste Gegenstände am Gleis beseitigt werden, h) in Bahnhöfen eine besondere Fahrordnung bestimmt wird, i) auf elektrisch betriebenen Strecken die Fahrleitung abgeschaltet wird."[18]

Der Ort der Maßnahmedurchführung, die LÜ-Anordnungen, ist der im LÜ-Transport mitzuführende LÜ-Meßwagen. Könnte irgendetwas dem fahrbaren Gefechtsleitsstand in Kriegszeiten näherkommen? Hier haben wir es in seiner Reinform, am Ende nachgestaltet in H0: den Einbruch des Besonderen in den Alltag, das Außergewöhnliche. Nur das Thema Eisenbahn im Krieg bietet noch mehr Einbruch des Außergewöhnlichen, aber diesbezüglich hält sich das em sachthematisch traditionell ebenso bedeckt wie die alte Bundesrepublik überhaupt.

Nach dem Dampf I

Anfang der 1980er Jahre befand sich die Deutsche Bundesbahn in einer tiefen Identitätskrise. Der lange vorbereitete Strukturwandel der modernisierungsfreudigen 1970er Jahre hatte – erstaunlich spät im Vergleich zu anderen Staatsbahnen in Europa – im Oktober 1977 zum endgültigen Aus für den Plandampfverkehr auf Bundesbahnstrecken geführt. Das Verschwinden des Leitartefakts der eisenbahnindustriellen und -infrastrukturellen Epoche brauchte lange, um in der Wahrnehmung anzukommen. Erst in den 1990er Jahren wurden allmählich die letzten Straßenwarnschilder an Bahnübergängen, auf denen noch eine Dampflok zu sehen war, gegen wirklichkeitskonformere mit dem Logo elektrischer Triebzüge ausgetauscht. Museumsfahrten und Dampflokfeste gehörten seit Ende der 1970er Jahre zu den großen Publikumsattraktionen. Das Eisenbahn-/Modellbahn-Magazin berichtete regelmäßig darüber und betrieb so Lobbyarbeit für eine Renaissance des Dampfbetriebs. Und zwar erfolgreich: Schon lange vor dem großen Jubiläum aus Anlass des Rückblicks auf 150 Jahre Eisenbahn in Deutschland 1985 sah sich die Bundes-

17 Ebd., S. 27.
18 Ebd.

bahn gezwungen, ihr ursprüngliches striktes Dampfverbot zumindest fallweise zu lockern. Die Dampftraktion war zu tief in vielen Biographien verankert, um die Anschauung des technischen Groß- und Netzsystems Eisenbahn innerhalb weniger Jahre ändern zu können.

Ebenso, wie das Verschwinden der Dampfloks seit den 1960er Jahren mit einer eigenen Bildbandgattung dokumentierend begleitet wurde,[19] ließ sich seit 1977 beobachten, dass die Eisenbahnliteratur sich um die Beschreibung der neuen, nun dampfloklosen Realität bemühte. Diese neue Gattung diente nicht oder jedenfalls nicht in erster Linie der Popularisierung der offiziellen Modernisierungspläne der Bundesbahn, also dem Akzeptanzdesign und der Fortschrittspropaganda, sondern versuchte vielmehr, der Eisenbahnatmosphäre ohne Dampf näherzukommen. Diese Intention war insofern originell, als auf diese Weise das bahntypische Nebeneinander von Alt und Neu auf eine andere Weise, nicht mehr fixiert auf eine Lokomotivart, in den Blick genommen wurde. Der Tenor von Einführung und Bildkommentaren wirbt dafür, eine Eisenbahnlandschaft zu entdecken, in der das Fehlen der Dampfloks nur ein besonders auffälliger Beleg für einen grundlegenden sozialen und technischen Wandel ist, der weitergeht. Ohne dass dies beabsichtigt ist, werden auf diese Weise aus schönen Eisenbahnfotographien Quellen zur Rezeption der sozialen Konstruktion von Technik und aufschlussreiche Beiträge zur Selbsthistorisierung der Eisenbahn *in actu*. Das gilt auch für Georg Wagners Bildband ‚Die DB heute' aus dem Jahr 1981.[20]

Der Bildbandherausgeber Wagner geht in seiner Einleitung auf sanft ironische Weise mit der DB-Selbstdarstellung und ihrer Gleichsetzung von Modernisierung und Dampfverzicht ein:

> „Seit 1977 haben sich die Loks ‚das Rauchen abgewöhnt'! Dennoch fahren die Lokomotiven der DB mit ‚Kohle und Wasser' (DB-Werbung): Mit Hilfe der in Kohle- und Wasserkraftwerken gewonnenen elektrischen Energie werden 83 % der gesamten Zugkilometer zurückgelegt, der Rest bleibt der Dieseltraktion vorbehalten."[21]

Auch vor der Industriewerbung hat der Autor wenig Respekt, wie sein Hinweis über die Nutzung alter Baureihen neben brandneuen zeigt:

> „Sowohl die über siebzigjährige 169 002-3 [1981 RUK] als auch die fabrikneuen Drehstrom-Versuchsloks der Reihe 120, die wegen der universellen Verwendbarkeit vor schnellen Reise- und schweren Güterzügen zukünftig ‚mehr sparen, als jede an-

19 Z. B. Dietmar Beckmann, Herbert Beckmann, Georg Wagner, Dampflokomotiven im Ruhrgebiet. Der Dampfbetrieb in den Jahren 1972 bis 1977, Stuttgart 1979.

20 Georg Wagner, Die DB heute. Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, Stuttgart 1981.

21 Ebd., S. 5.

dere Lok, nämlich eine zweite' (BBC-Werbung), rollen heute über bundesdeutsche Schienen."[22]

Abbildung 16 Ein 1981 auch nicht mehr ganz neuer Zug vor einem der traditionellen deutschen Eisenbahnmotive: „Der Elektrotriebwagen der Reihe 403 (München – Hbf) wurde als Dt 20209 (Köln–Stuttgart) am 2.8.80 bei der Ausfahrt aus dem 367 m langen ‚Bank-Tunnel' bei St. Goar (Kursbuchstrecke 600) fotografiert."[23] Ab 1973 wurde die Baureihe 403, der erste Hochgeschwindigkeitszug der DB, in Dienst gestellt.[24] Die Eigenheiten seines auffälligen Designs brachten ihm den Spitznamen Donald Duck ein.

Quelle G. Wagner, Die DB heute. Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, Stuttgart 1981, Cover.

22 Ebd.
23 G. Wagner, Die DB heute, S. 4.
24 Vgl. Gunnar Selbmann, Der ausgebremste Sprinter, in: eisenbahn/modellbahn-magazin. 12 (2012), S. 6-13.

Wobei die Frage offen bleibt, ob man auf die Multifunktions-Elok der Baureihe 120 auch einmal nach siebzig Jahren Betriebsdauer wird zurückblicken können.[25]

Für Wagner ist das Choas im Farbschema der DB Anfang der 1980er Jahre symptomatisch für den Umbruch, den das Netz und seine Infrastruktur erlebt:

> „Das neue Farbkonzept (DB-Hausfarben: oceanblau/beige), das demnächst zu einem einheitlichen Gesamtbild der Reisezüge führen soll, hat etliche Lokomotiven und Wagen bereits erfaßt. In den nächsten Jahren der Umstellungszeit wird jedoch eher die momentane Unruhe der aus grünen, ‚silbernen' und oceanblau/beigen Wagen gebildeten Zügen bestimmend bleiben, wenn nicht im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten dazu übergegangen wird, die Fahrzeuge farblich entsprechend zusammenzustellen (wie im IC-Verkehr bereits geschehen). Besonders übel – und in den meisten Fällen vermeidbar – ist dabei die Kombination unterschiedlicher Elemente bei den Triebwagen, wo zur Zeit z. B. rote 624/634-Kopfteile mit Mittelwagen in neuer Farbgebung laufen und umgekehrt."[26]

Die ästhetische Frage ist dem Autor wichtiger als die knapp gehaltene Darstellung der betriebswirtschaftlich bedingten Streckenstillegungen, hinter denen der Rückzug der DB – im Unterschied zur DDR-Reichsbahn – aus dem Netzgedanken mit Flächenabdeckungsanspruch des leitenden Verkehrssystems erkennbar wird. Aufschlussreich aus heutiger Sicht ist auch Wagners verhalten optimistische Zukunftsprognose aus der Sicht von 1981: „Die Eisenbahn im Jahre 2000 wird kaum grundlegende Veränderungen erfahren haben, sie wird nur ein wenig schneller, ein wenig wirtschaftlicher, vielleicht auch noch ein wenig kundenfreundlicher sein als die DB heute."[27]

Nach dem Dampf II

Nirgendwo wird die Bahn in der Landschaft so hervorgehoben wie in Marsch und Koog. Wenige Meter über Normalnull und knapp hinter dem Seedeich muss sie sich nicht gegen Berg und Tal durchsetzen, wird nicht von auffälliger Brücken- oder Tunnelarchitektur mehr oder weniger versteckt. Dieses vollständig vom Menschen gemachte und von seinem weiteren Eingreifen in ihrer Existenz abhängige Naturotop war in seinem Mobilitätsbezug schon immer modern und sozialkonstruktivistisch. Ohne Transport kein Polder. Am Anfang war das Schiff auf dem Kanal, dann kam die Tiertraktion auf den Dammpisten. Die Bahn passte gut zu den extremen Anforderungen

25 Vgl. Christian Wolf, Die Baureihe 120. Die erste Drehstrom-Ellok der DB, Freiburg i. Br. 2004.
26 G. Wagner, Die DB heute, S. 5.
27 Ebd.

Abbildung 17 Im Polder.

Quelle Georg Wagner, Die DB heute. Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, Stuttgart 1981, S. 8.

Neulands. In Form der Schmalspur-Feldbahn wurde sie zur unverzichtbaren Pionier-Infrastruktur der Landgewinnung und Erstbewirtschaftung. Ungefähr so fliegend aufgebaut wie eine Modellbahn auf dem Teppich, ist sie billiger und witterungsunabhängiger als Kanäle und Straßen. Und die Normalspurbahn bringt den Anschluss zwischen Seeseite, den Produktions- und Kommunikationszentren im Binnenland: jeder Haltepunkt ein Stück Mobilitätspartizipation an der industriellen Moderne.

Das Foto mit einem 218-geführten Personenzug, aufgenommen am 5. April 1980 in der Karrharde zwischen Langenhorn und Stedesand auf der Strecke Itzehoe–Westerland, hat etwas Modellbahnhaftes. Die seitliche Draufsicht ist so angelegt, dass der Zug aus vierachsigen Umbauwagen mit Tonnendach und eingezogenen Eingängen, den unscheinbaren Lastenträgern des Nahverkehrs bis in die 1980er Jahre, Land und Himmel horizontal teilt. Modellbahngerecht in der Reduktion auf Exemplarisches ist der Bahnübergang, den der N 5706 gerade passiert hat: zu ihm führt eine Dammstraße, daneben einer der vielen Entwässerungsgräben, grobe Stacheldrahtzäune für das Vieh, auf der anderen Seite der Bahnstrecke ein Backsteinfriesenhaus, bei dem schwer zu entscheiden ist, was Hauptgebäude und was Anbau ist. Der friesische Hausbau folgt der Logik der Polder: Erweiterung des Bestehenden. Ganz links unter kahlen Bäumen duckt sich ein Hof. Wir sehen eine Arbeitslandschaft, in der sich nichts von selbst versteht und es keine Natur gibt. Mitten auf der Weide steht schirmt ein Geländer einen Grabeneinschnitt ab, das auch irgendwo am Bahndamm Verwendung finden könnte. Die Weidezäune müssen nach dem Winter instandgesetzt, der Graben muss gereinigt werden. Der Frühzug befördert Pendler. Auch wenn es so wirken kann, ist diese Gegend nicht menschenleer und zeitlos. Auf dem Hof spürt man die Konsequenzen der Agrarsubventionspolitik in Kiel, Bonn und Brüssel. Das Bundesland Schleswig-Holstein ist für die Straßen, der Bund für den Erhalt seiner Bahn zuständig. All das bringt sozialen Wandel mit sich, der unspektakulär, aber voraussetzungsreich ist.

Vergleicht man dieses Bild mit einem in demselben Sammelband, das den früh elektrifizierten Stuttgarter Vorortverkehr mit seiner Anfang der 1980er Jahre nach großen Diversität von alten E-Triebwagen der Baureihen 420, 425, 427 und 455 zeigt, scheint es offensichtlich, wo der größere staatliche Einsatz für die Infrastrukturentwicklung und -erhaltung erorderlich ist: bei den gebirgigen Strecken unter Fahrdraht in dicht besiedelten Räumen, die selbst dann moderner aussehen, wenn die Fahrzeuge schon ein halbes Jahrhundert alt sind. Dabei gerät aus dem Blick, was für eine Dimension der menschliche Eingriff in den Poldern hat. Ohne ihn wäre hier Watt. Die größere technisch-zivilisatorische Leistung liegt hier, nicht in der Elektfizierung von Bahntrassen, die Römerstraßen kreuzen. Bahnübergangsfrei.

Abbildung 18 In einer anderen Kulturlandschaft. 425 121-1/425-5 als N 5817 Heilbronn–Plochingen–Stuttgart am 4.8.1979 bei der Ausfahrt aus Besigheim.

Quelle Ebd., S. 135.

Nach dem Dampf III

In jedem großen Eisenbahnnetz gibt es Zentren und Peripherien. Das Transitland Schleswig-Holstein, Betriebsdirektion Hamburg, war von den dynamischen Entwicklungen andernorts bis in die 1980er Jahre geradezu abgehängt. Die großen Waren- und Personenströme endeten in Hamburg. Die Skandinavienverkehre über die Vogelfluglinie Hamburg–Kopenhagen wurden zwar seit Ende der 1950er Jahre aufgewertet und ausgebaut – 1963 weihten der dänische König Frederik IX. und Bundespräsident Heinrich Lübke die Fehmarnsundbrücke ein –, doch kooperierte die Bundesbahn entwicklungspolitisch enger mit der französischen SNCF und, mit Blick auf Rotterdam, mit den Nederlandse Spoorwegen NS. Die dänische DSB schickte ihre Schnellzug- und Triebwagen, war aber im Vergleich kein wichtiger Partner bei der europäischen Eisenbahnpolitik. Durch die deutsche Teilung und die westeuropäische Integration seit den 1950er Jahren war der von der Bundesbahn übernommene Bereich des alten Betriebsgebiets der Deutschen Reichsbahn integraler Teil des westeuropäischen Netzes geworden. Dessen Ausrichtung ging nicht nach Norden und erst recht nicht nach Osten, sondern nach Westen und Süden. Die Lebensader der Bundesbahn, die erweiterte Rheinmagistrale, verband die deutschen und niederländischen Nordseehäfen mit dem Ruhrgebiet, dem Rhein-Main-Raum, der oberrheinischen Chemie mit Abzweig nach Paris und dem norditalienischen Industriegebiet. Welche Konsequenzen das hatte, lässt sich am Beispiel Lübecks zeigen. In den 1930er Jahren gehörte die 1938 verreichlichte Lübeck-Büchener-Eisenbahn mit ihren stromlinienförmigen 1-C-1-Loks vor neuen, wendezugfähigen Doppelstockwaggons zu den modernsten Regionalbahnen auf dem europäischen Kontinent, die eine moderne Antwort auf die Anforderungen des Pendelverkehrs zwischen Hamburg, Lübeck und Travemünde gab.[28] Doch als Ergebnis von Krieg und Teilung rückte das durch Flüchtlingsaufnahme gewaltig angewachsene Lübeck mit seinem imposanten Fin-de-Siècle-Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs an den Rand der politischen und gesellschaftlichen Entwicklung in der Bundesrepublik, während der eher schlichte wilhelminische Sandsteinbau einer kleinen Universitätsstadt am Rhein, Bonn Hbf, nun im Mittelpunkt des politischen und wirtschaftlichen Geschehens stand. Obwohl die vormalige LBE-Strecke Hamburg Hbf–Lübeck Hbf Teil der Nordmagistrale war, wurde sie jahrzehntelang nicht elektrifiziert, genauso wenig wie die Strecke Hamburg Hbf–Kiel Hbf. Daher war und blieb Kiel lange Zeit die einzige Landeshauptstadt ohne Fahrdrahtanschluss.

Insofern kann die Anmutung des Fotos vom Lübecker Hauptbahnhof, aufgenommen am 6.6.1980, nicht überraschen. E 3047, geführt von 220 036-8 des Bw Lübeck, fährt aus in Richtung Hamburg Hbf. Das Bild hätte auch 1965 aufgenommen werden können. Und es ist nicht sehr viel, was man austauschen müsste, um dar-

28 Vgl. Alfred Gottwaldt, Die Lübeck-Büchener Eisenbahn, Düsseldorf 1975 u. ö.

aus 1935 zu machen. Auch fällt auf, dass Lübeck Hbf 1980 noch nicht der im Westen und Süden der Bundesrepublik seit den 1970er Jahren üblich gewordenen vereinheitlichenden Bundesbahn-Möblierung von Bahnsteigen und Bahnhofsumfeld unterworfen worden ist, die Teil der Corporate Identity-Erfindung sein soll und Bahnhöfe wie Shoppingcenter aussehen lässt. Dieses Bahnhofsvorfeld könnte genausogut in der DDR liegen: Sprossenfenster im Stellwerksgebäude, farblich unpassende Dachpfannen, der Sockel in schmutzabweisendem Braun gestrichen, lange Bauzüge aus altem Waggonmaterial. Und auch der Unterhaltungszustand der 220 mit ihrem gutmütigen V-Ausschnitt liegt auf dem Niveau dessen, was man bei der DR erwarten durfte: die Spuren der Alltagsarbeit sind nicht geschönt. Schon zehn Jahre später wird diese Bundesbahn verschwunden sein, auch in Lübeck Hbf.

Abbildung 19 Lübeck Hbf 1980. Oder doch Halle an der Saale?

Quelle Georg Wagner, Die DB heute. Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, Stuttgart 1981, S. 17.

Abbildung 20 Kiel Hbf, 11.4.1980. Mit Eierkopf als E 3519 Kiel Hbf–Hamburg Altona.

Quelle Ebd., S. 16.

Nach dem Dampf IV

Die gebaute Welt der Vergangenheit war nicht perfekt, und der Hinterhofblick, den man von der Bahn aus auf sie werfen konnte, machte das besonders deutlich. Allerdings hat sich daran schon deshalb viel geändert, weil nicht wenige Bahnstrecken, die solche indiskreten Einblicke in kleine private Welten erlaubten, entweder stillgelegt oder, sofern es sich um hochwertige Metropolitanverbindungen handelt, in Siedlungsnähe weitgehend eingemauert worden sind. Bahn und soziale Welt werden in der Postmoderne so weit wie möglich voneinander getrennt. Man könnte versucht sein, darin einen endgültigen Sieg des Monogamieanspruchs des Autos zu sehen, das uns allein nahe sein will und keine anderen Verkehrssysteme in unserem sozialen Nahbereich neben sich duldet. Aber auch die Soziotope längs der Schiene haben sich stark verändert und sind der Perfektion sehr viel näher gekommen. Seit den 1980er Jahren ist durch mehrere Wellen von Modernisierung viel von der Patina der Dinge verschwunden. Bonbonbunt angestrichene Fassaden über einem entstellend dicken energetischen Isolierungspanzer verbergen die realen Häuserwände, auf denen sich noch die Spuren ihres sozialen Lebens lesen ließen. Die Fenster haben ihre Untergliederungen verloren und sind nur noch verglaste Löcher im Wärmeschutzmantel. Oder sie haben Plastiksprossen in playmobilhafter Symmetrie. Auf den Dächern strahlen die wie lackiert aussehenden Dachpfannen, vor allem in Schwarz, aber auch in allen Tönen der entgrenzten Geschmacklosigkeit jenseits von regionalen Material- und Farbtraditionen. Die Vorzeigereichweite der früheren Doppelgarage ist durch die großer Sonnenkollektoren ergänzt worden. Anbauten und Nebengebäude, die der Nebenerwerbslandwirtschaft oder dem Freizeithandwerk dienten, sind verschwunden. Aldi ist billiger, und der Typus des Pendlers hat für soetwas keine Zeit. Interessant ist die Frage, auf welche Weise diese Modernotope altern werden, denn das tun auch sie.

Das Bild zeigt einen Bahnübergang in Bramsche bei Osnabrück, befahren von E 2734 Wilhelmshaven–Köln, geführt von einer schon betagten 220, am 19.5.1980. Das Bild kann leicht falsche Assoziationen wecken, so als ob hier ein Nichtort von Modernisierung zu sehen sei. Die hintergründigen, nicht oder nicht so schnell sichtbaren strukturellen Veränderungen in den Bildungs-, Arbeits- und Familienverhältnissen sind die Grundlage dafür, dass diese Welt zehn Jahre später ganz anders aussehen wird. Und bis dahin wird die hier schon einigermaßen abgenutzte Baureihe 220 auch verschwunden sein.

Noch gibt es an dem asymmetrischen Bahnübergang drei Schranken: zwei für die querende Straße und eine für den Feldweg parallel zur Strecke, der hier in die Straße mündet. Die teerpappegedeckte Bahnwärterbude ist in das bahnnächste ländliche Siedlungshaus aus den 1920er oder 1930er Jahren hineingebaut. Am oberen Absatz der steilen Außentreppe ein Windfang aus Wellblech, damit dem hier

noch erforderlichen Amtswalter nicht gleich die Dienstmütze weggeweht wird, wenn er aus der Tür tritt. Ein Backsteinanbau geht auf den Gemüsegarten. Für seine Nutzung ist der Begriff der Nachhaltigkeit noch nicht erfunden, ebensowenig für die im linken Vordergrund in Hof und Garten trocknende Wäsche. Die heute dort wohnenden Arbeitsmigranten brauchen für ihr Zeitmanagement einen Trockner. Beide sind außer Haus berufstätig: Wer soll da Wäsche auf- und abhängen?

Nochmals: Wir blicken hier keineswegs in ein soziales Idyll. Auch im niedersächsischen Flachland bewirken um 1980 tiefgreifende, enttraditionalisierende Strukturwandelprozesse und Neuverteilungen sozialer Rollen ein Mehr an sozialer Mobilität, das auch viele positive Seiten hat.[29] Auch Konsumpartzipation ist eine Form der Teilhabe. Aber die hat nicht nur einen materiellen Preis.

Abbildung 21 Momentaufnahme des eisenbahnsozialen Wandels, Frühjahr 1980.

Quelle Georg Wagner, Die DB heute. Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, Stuttgart 1981, S. 23.

29 Vgl. Bernhard Schäfers, Sozialstruktur und sozialer Wandel in Deutschland, Konstanz [9]2012, S. 255-284.

Nach dem Dampf V

Das Design von Triebwagengesichtern ist nicht nur im allgemeinen Sinn aufschlussreich für die Formensprachen einer Zeit, sondern auch unter dem Gesichtspunkt der Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen, die für Eisenbahnartefakte aufgrund ihres langen sozialen Lebens typisch ist. Die longue durée ist das wichtigste Charakteristikum der Bahn als technisches Großsystem. Nach einer Vorserie 1961 wurde die Baureihe 624 zwischen 1964 und 1968 in Serie gebaut. Sie lief bei der DB bis 2006, Altfahrzeuge gingen nach Polen und Rumänien.[30] Macht man sich einmal klar, neben welchen anderen bildbeherrschenden Fahrzeugen derDB die 624er in Betrieb gestanden haben, ergibt das einen bemerkenswerten Querschnitt der Traktionsgeschichte als Ausdruck des technosozialen Wandels zwischen Anfang der 1960er und Ende der 1990er Jahre. Begegneten sie bis 1970 noch regelmäßig den 01-Pacifics im Plandampf, waren sie um 2000 Schienengenossen des ab 1997 ausgelieferten hyperkomplexen ICE 3. Konzeptionell standen die dieselhydraulischen Triebwagen in einer langen Tradition der DRG und der DB. An diese sollten sie modernisierend anknüpfen, da nach den gängigen Reformvorstellungen nicht nur bei der DB Ende der 1950er Jahre die Zeit des Lok-Wagenzuges auf nicht-elektrifizierten Strecken mittlerer Reichweite Ende der 1950er Jahre ablief. Zwar galt dem Elektrifizierungsparadigma vor dem Hintergrund der atomeuphorischen Neubewertung der Energiefrage die größte Aufmerksamkeit, allerdings betraf das in erster Linie die attraktiven Hauptstrecken und Großstadtverbindungen, nicht die große Fläche. Dort fanden die Dieseltriebwagen ihr Einsatzfeld, auch wenn der lokomotivgeführte Personennahverkehr nicht verschwand, weil andere Gründe wie Streckenanforderungen oder einfach nur Bestandsverhältnisse für seine Erhaltung in bestimmten Regionen sprachen.

MAN und Uerdingen machten daraus das, was bei der DB zur Baureihe 624 wurde. Optisch ist das eine Mischung zeittypischer rund-wuchtiger Stilmerkmale aus dem LKW- und Omnibusbau um 1960: eine klar gegliederte, minimalistische Front, deren wesentliches Merkmal die farblich abgesetzte Frontfensterpartie und die in den Dachbereich hochgezogene Stirn sind. Die späteren Farbspiele der DB machen deutlich, wie viel beim Eindruck von der Farbflächenverteilung abhängt. Fehlt die schwarz-weiße Fensterumrahmung auf dem triebfahrzeugsroten Grund, wirken die Triebköpfe älter als sie sind. Auch das DB-Logo, der Keks, ist in der wenn nicht zeitlosen, aber zeitlos überzeugenden Ursprungsgestaltung ein gliederndes Designelement, weil es auffällig und etwas ironisch dort sitzt, wo man beim LKW den Kühlergrill erwarten würde. Der Triebwagen 624 steht für viele Aspekte der DB-Moderne, die, beginnend mit der V 200 1956, ihre eigene, von der Reichsbahn-Überlieferung und dem Entwicklungspfad der DDR-Reichsbahn deutlich verschiedene Ausdrucksform gefunden hat.

30 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/DB-Baureihe_VT_24 [25.2.2012].

Abbildung 22 624 611-0, Bw Osnabrück, N 5930 Kreiensen–Altenbeken, hinter dem Naenser Tunnel, 5.6.1980.

Quelle Georg Wagner, Die DB heute. Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, Stuttgart 1981, S. 30.

Abbildung 23 628 002-8/012-7, Bw Kempten, N 6703 Röthenbach–Kempten, bei Harbatshofen, 6.8.1979.

Quelle Georg Wagner, Die DB heute. Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, Stuttgart 1981, S. 162.

Die Baureihe 628, geplant seit den frühen 1970er Jahren, sollte mittelfristig den Uerdinger Triebwagen 795/798 ersetzen, war also für den kleinen Lokal- und Regionalverkehr konzipiert.[31] Sie sind bis heute, 2013, in verschiedenen Serien bundesweit im Einsatz. Beim Gesicht des 628 sind Formen des LKW-, aber auch U-Bahnbaus der 1960er Jahre wie die langgezogene Front mit einem tief unter liegenden Knick und große Windschutzscheibenflächen leicht erkennbar. Zudem gehört der 628 zu den wenigen Fahrzeugen, bei denen die umstrittene oceanblau/beige Farbgebung als geglückt angesehen werden kann, die sie die bestehende Linienführung nicht versteckt, sondern verstärkt.

Wirft man einen Blick in das Bundesbahn-Betriebshandbuch des 628,[32] zeigt sich schnell, dass dieser Triebwagen im Hinblick auf seine Bedien- und Wartungskomplexität und elektronische Steuerungsdichte zwar deutlich oberhalb des 624 anzusetzen ist, ihm allerdings wesentlich nähersteht als den heutigen superkybernetischen Joystick-Produkten, die nur in einem Temperaturbereich zwischen 0 und 30 Grad verlässlich einsetzbar sind, weil sonst ihre Elektronik aussetzt. Homecomputer betreibt man ja auch nicht im Freien.

Nach dem Dampf VI

Alle Eisenbahngesellschaften planen die Einheitlichkeit ihres Erscheinungsbilds, ohne sie jemals zu erreichen. Dabei waren und sind die Voraussetzungen bei den europäischen Staatsbahnen dafür besser als bei den privaten Eisenbahnunternehmen der USA, die ihre Konkurrenz auch immer auf dem Feld des Wiedererkennungswerts ihres rollenden Materials ausgetragen haben: Zwischen der New York Central und der Pennsylvania Railroad wurden bis in die 1950er Jahre regelrechte Überbietungswettbewerbe im Stromliniendesign geführt.

Doch auch bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft gab es herausgehobene Linien und besondere Züge wie den berühmten Rheingold oder den Henschel-Wegmann-Zug, die sich ganz bewusst vom Durchschnitts Fern-D-Zug abhoben, auch wenn die designerischen Ambitionen in der Selbstdarstellung als Schlüsselinfrastruktur des Reichs hinter einem preußisch-staatssozialistischen Pathos der Sachlichkeit und Nützlichkeit zurücktraten: nach 1933 staatsnationalsozialistisch. Hinzu kamen regionale Traditionen, die sich aus Übernahmen der alten Länderbahnen erklärten. Zur kontinuierlichen sozialen und auch medialen Neukonstruktion der Bahn gehört das Bemühen um die Farbschemareform. Obwohl die junge Bundesbahn Anfang der 1950er Jahre aufgrund der Kriegsschäden an Netz und Fahrzeugen

31 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/DB-Baureihe_628[25.2.2012].

32 Deutsche Bundesbahn (Hg.), DV 987/323: Bedienungsanleitung für die Dieseltriebwagen 627.0 und 628.0, o. O., o. J.

Abbildung 24 Bunt vor Traumkulisse.

Quelle Georg Wagner, Die DB heute. Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, Stuttgart 1981, S. 163.

eigentlich andere Sorgen hatte, gab es bereits Farbspiele: Die Fernzüge der DB erhielten einen neuen blauen Anstrich mit einem auffälligen weißen Großbuchstaben-Schriftzug DEUTSCHE BUNDESBAHN, die sich auf diese Weise ihrer Existenz versicherte. Im Grundsatz blieb bei der DB trotz einiger Ausnahmen ein modifiziertes Reichsbahn-Farbschema in Geltung: Diesel-Triebfahrzeuge Rot, Triebwagen Rot, Altbestands-Eloks Grün, Personenwagen zweiter Klasse Grün. Das Blau der frühen Bundesbahn blieb in den Erster-Klasse-Wagen der D-Züge erhalten. Die Neubauwellen beim Waggonmaterial seit den 1950er Jahren gestalteten das Bild bunter: die große Zahl silberner Nahverkehrs-Mitteleinstiegswagen seit den 1960er Jahren ist eines der auffälligsten Beispiele dafür. Die lange geplante Komplettlösung war der Leitfarbenwechsel hin zu Ozeanblau/Beige als neuen Corporate Identity-Farben in den 1970er Jahren. Doch schon das für die erste Klasse in den Intercities reservierte, schon aus der TEE-Zeit bekannte Rot/Beige trug von Anfang an dazu bei, die vollständige Einheitlichkeit zu verhindern – von den Restlaufzeiten noch nicht umlackierter Fahrzeuge abgesehen, die am Ende die Epoche von Ozeanblau/Beige deutlich hinausgingen.

Insofern ist der D 266 ‚Bavaria' München–Zürich, hier zu sehen vor dem Alpsee am 7.8.1979, ein schönes Beispiel, warum alle Planer und Vertreter großer Steuerungsutopien, ob nun in der Marktwirtschaft oder im realen Sozialismus, an der der Wirklichkeit verzweifeln. In internationalen Zugläufen aus Lok-Wagenzügen lässt sich überhaupt kein einheitliches Bild herstellen. Das ist den grenz- und stromsystemüberschreitenden Hochgeschwindigkeitstriebwagen unserer Zeit vorbehalten. Der Anteil an Ocaenblau/Beige beschränkt sich auf die beiden 218er und den ersten Standard-D-Zugwagen dahinter, den Rest verantwortet die bunte SBB/CFF/FSS, welche die Normalität der Vielfalt bei der Bahn schon so schön in ihrem Namen trägt. So ist es auch im Rest Europas, wenn auch unter einheitlichem Namen.

Nach dem Dampf VII

Usseln liegt an der Strecke von Korbach nach Brilon-Wald. Eine Szene wie für den H0-Modellbahner gemacht: Ein 216-geführter Eilzug, bestehend aus zwei Mitteleinstiegs- sowie zwei D-Zug- und einem Halbgepäckwagen, fährt in einen kleinen Streckenbahnhof mit landschaftlich charakteristischen Merkmalen ein. Der liegt praktisch in einem Geländeeinschnitt, so dass der rechte Anlagen- oder Modulrand durch die im Bildhintergrund rechts oben zu sehende moderne Straßenbrücke begrenzt wird. Direkt davor liegt auf der Bahnhofsseite eine Aral-Tankstelle, an der sich noch ein Schild aus den 50er Jahren erhalten hat und deren Gebäude noch nicht die einheitliche Gestaltung der 80er Jahre mit beleuchteten Leitfarben aufweisen. Große Werkstatt-Tore zeigen an, dass hier auch noch ein Kraftfahrzeughandwerk

ausgeübt und nicht nur Dienstleistung betrieben wird. Die Rückseite eines Hofs mit seinem Garten schließt sich an: Nebengebäude, unverputzte Schuppen in mäßigem Unterhaltungszustand, winterkahle Bäume in einem eingezäunten Garten. Im Hintergrund ragt eine moderne, minimalistische Kirchturmspitze über die Dachfläche des Hofs. Wir sind im hessischen Teil des Sauerlands, im hohen Mittelgebirge. Wir haben Anfang März, der Schneebelag ist schadhaft, aber noch vorhanden und lässt die Welt etwas räudig aussehen. Das im Bild vorhandene, vom Schnee frei gegebene Grün am Abhang unter den Telegrafenmasten im Vordergrund ist spärlich. Die Sonne hat sich gegen die hochnebelartige Bewölkung durchgesetzt, ein typischer, lichter Übergangstag zwischen Winter und Frühling.

Das Nebenbahn-Empfangsgebäude bietet sich für Modellbau-Vorbildstudien an. Viele der hier zu sehenden Details haben inzwischen ihren Weg in die Mainstreambausätze gefunden, aber das ersetzt nicht den Blick auf die Realität. Ein wetterwehrhaftes, geschindeltes Krüppelwalmdach, darin zwei nachträglich eingebaute Dachliegefenster; geschindelter erster Stock mit auffälliger Musterbildung und Verwitterung in der Verkleidung – bei kaum bezahlbaren US-Premiumbausätzen gibt es handgeschindelte Gebäudeflächen –; T-förmig geteilte Sprossenfenster in markant hervortretenden Rahmen; im weiß verputzten Erdgeschoss ein pentagonaler Erkerausbau mit Dachhaube, Normuhr an der Front und dem kleinen Ortsschild an der Seite; überall auffällige Regenfallrohrverläufe, die sich um Mauervorsprünge biegen; der Sockel mit Natursteinen verblendet, an der Hausecke aufsteigend. An das EG angebaut ein Güterschuppen in einfacher Fachwerkbauweise mit weit auf den Hausbahnsteig vorgezogenem, ebenfalls geschindeltem, gering geneigtem Dach, das die Dachbalken sehen lässt; eine zweiflüglige hohe Holzschiebetür auf eine schmale, umlaufende Laderampe, deren Höhe exakt die der holzlattenverkleideten Ladefläche des zeitlosen, gummibereiften Gepäckwagens hat, für den man hier keinen E-Karren braucht; die Rampe hat eine auf den Bahnsteig gehende, renovierungsbedürftige Verlängerung in Richtung des dort haltenden Gepäckwagens und verfügt über eine aufgesetzte Metallverlängerung, die bis in den Waggon geschoben werden kann – Merke: Bodenhöhe Schuppen gleich Ladebodenhöhe Gepäckkarren gleich Waggonbodenhöhe. Der Hausbahnsteig ist asphaltiert, und der Frost hat hier Unterminierarbeit geleistet; zum Gleis hin sind die ursprünglichen Kantsteine, die sich noch am Inselbahnsteig davor finden, durch neue Betonprofilnormsteine ersetzt worden; der Übergang über das Hausgleis aus Holzbohlen. Auf den Inselbahnsteig eine der hier aufgestellten grazilen Lampe, die ihren Leuchtteil bogenförmig umspannen, daran das Halte-Schild zur Orientierung für den Zugführer. Im Vordergrund vor dem zweiten Gleis das Weichenspannwerk. Zwei Formhauptsignale, eines doppelflüglig.

Ein Diorama für sich. Usseln, 7. März 1979, 12.45.

Abbildung 25 216 203-0 mit dem E 2833 Frankfurt am Main–Minden–Hamburg in Usseln, 7.3.1979.

Quelle Georg Wagner, Die DB heute. Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, Stuttgart 1981, S. 38.

Nach dem Dampf VIII

Ein klassisches Eisenbahnportrait: Diagonalfahrt aus leichter Obersicht vom Bahndamm herunterfotographiert. Allerdings: Die frühsommerlichen Lichtverhältnisse am 23. Juni 1979 sind etwas unklar hinter dem Tunnel bei Zimmern auf der Strecke Osterburken–Heidelberg. Die 144 071-8 des Bw Stuttgart hat den N 7342 am Haken. Der badische Sonnenanprall trägt dazu bei, das Ozeanblau/Beige der Altbau-Elok fast zu verstecken. Nur am vorderen Aufbau kann man es eigentlich festmachen, denn die von Betriebsspuren gezeichnete Seitenfront könnte genausogut Bundesbahngrün sein. Dahinter ein Mitteleinstiegs-Silberling – oder sind es zwei? Beim zweiten Wagen lässt sich das fragen. Er verbleibt in der Schwebe zwischen Pfauenaugen-Silber und altem Eilzugwagengrün. Nur beim letzten D-Zugwagen mit Gepäckabteil ist an der zeitgemäßen Farbgebung kein Zweifel möglich. Allerdings befindet sich der auch noch im Schatten des Einschnitts hinter dem Tunnelportal. Da entfaltet sich die Signalwirkung der neuen DB-Farben noch besser als im diffusen südwestdeutschen Juni-Licht an einem heißen und etwas diesigen Tag. Das allerdings reicht aus, um etwas ganz anderes gut sichtbar zu machen: den Übergang von Beton- zu Holzschwellen auf dem rechten Gleis.

Das mitaufgenommene Gelände ist zeitlos. Vor einem Fachwerkgiebel, der, so breit und fensterfrei, wohl zu einer alten Scheune gehört, zieht sich ein Garten mit hohen Obstbäumen bis zu den hochwuchernden Begrenzungsbüschen der Bahnstrecke. Das von der Sonne ausgeleuchtete helle Blattgrün gibt der Szene etwas Dschungelartiges, jedenfalls für den Blick des norddeutschen Betrachters.

Das Foto ist eine authentische Bildquelle und dürfte gerade deshalb bei vielen Normalspur- und Modellbahnenthusiasten gemischte Gefühle erzeugen. Denn so möchte man das eigentlich nicht sehen. Die würdige 144er in Ozeanblau/Beige: Muss das denn nun sein? Und könnte dann nicht wenigstens die Zugbildung diesem fragwürdigen Experiment entsprechen? Aber nein. Lieblos zusammengewürfelt. Zugegeben, für die Alterung kann man von der Unterschiedlichkeit des Erhaltungszustandes der Waggondächer einiges lernen. Und dass streckenbedingt oft mit beiden Stromabnehmern gefahren wird. Aber viel lieber sähe man hier doch eine reinrassige Garnitur, meinetwegen eine altblaue, schmale und hochbeinige 118 vor alten, natürlich grünen Eilzugwagen – selbst vor einigen wenigen dieser ehrenwerten Nahverkehrsträger hat die Modernisierungs-Zweifarbigkeit nicht haltgemacht –; oder vielleicht sogar eine grüne 193er mit einem einheitlichen Tankwagenganzzug. Letzteres hätte der Fotograph von seiner Position aus aufgrund der krokodilartigen Länge der Lok aus nicht so gut hinbekommen.

Eisenbahnfreunde haben oft puristische Neigungen, deshalb bevorzugen sie nicht selten eine museale Projektion anstelle der Gemengelagen der soziotechnischen Wirklichkeit. Ihr Enthusiasmus berechtigt sie dazu, denn schließlich geht es ja

Abbildung 26 Neubunt in viel Grün.

Quelle Georg Wagner, Die DB heute. Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, Stuttgart 1981, S. 101.

Abbildung 27 Alte Traktion, neuer westdeutscher Plattenbau.

Quelle Ebd., S. 93.

um die Gegenstände ihrer anteilnehmenden Aufmerksamkeit, über die sie viel mehr wissen als irgendwelche Corporate Identity-Designer. An sich ist es ja schon eine Frechheit, dass sie nicht gefragt werden und ihnen nur ihre Fachpresse zur Artikulation von Spott, Protest oder Wehmut bleibt. Oder sie gehen gleich den Weg, sich die eigentlichere Wirklichkeit in H0 zu bauen, die sie für richtiger halten. Daher kommen auf so wenigen Modellbahnanlagen die harte Konfrontation von Alt und Neu, die realistische, nicht bloß dekorative Alterung von Fahrzeugen und Gebäuden oder deren erkennbarer Verfall vor.

Auch der bemerkenswerte Gegensatz zwischen den unterschiedlichen Altersklassen der Triebfahrzeuge und den 70er-Jahres-Hintergrundgebäuden im zweiten Foto, aufgenommen in Heidelberg Hbf am 13. Juli 1980 mit einer der letzten Stangen-Eloks des Bw Heidelberg und einem 798, dürfte viele Modelleisenbahner eher abschrecken. Der Reflex zur Homogenisierung der Wirklichkeit sitzt tief und ist nicht einmal allein auf den Nenner der regressiven Sozialromantik zu bringen. Es ist eher defensiver Komplexitäts-Reduktionismus. So viel sozialer Wandel umgibt uns und greift nach unseren Biographien, da sollen doch wenigstens meine eigenen paar Quadratmeter authentisch sein. Und authentisch ist eigentlich nur das Alte, das auf diese Weise aus seinen sozialen Konstruktionen herausgerissen und zu einem Memorialotop arrangiert wird, das alles mögliche ist, nur nicht authentisch. Stangen-Elok ja, aber kein Waschbeton. Andererseits erweisen sich Modellbahner auf diese Weise auch als radikale Sozialkonstruktivisten, die selbst viel tiefer in das Bild der Wirklichkeit eingreifen als jeder Modernisierungsvorgang. Allerdings bemerken sie, wie die meisten Utopisten, diese Paradoxie selten.

Nach dem Dampf IX

Bei Hirschhorn auf der Strecke Heilbronn–Mannheim, 29. Juli 1980: Die auch in ihrem Design auffällige dieselelektrische Versuchslokomotive der Reihe DE 2500 führt als 202 003-0 der DB einen Güterzug. Der charakteristische Heulton der Lok, den auch der Bildkommentar erwähnt,[33] beruht auf den Besonderheiten der Antriebstechnik. Die Drehstrom-Asynchron-Fahrmotoren wurden von einem Drehstromgenerator angetrieben, den ein Dieselmotor bediente:[34] eine hybrides Experiment, das die Bundesbahn auch nicht in Serie abzunehmen sich entschließen wollte. Eine failing innovation, die ihren logischen Platz heute (in der Aufführung mit blauem Anstrich) vor dem Mannheimer Technoseum. Landesmuseum für Technik und Arbeit gefunden hat?

33 Georg Wagner, Die DB heute. Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, Stuttgart 1981, S. 97.

34 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Henschel-BBC_DE2500 [3.3.2013]; detailliertere Informationen: http://www.h0-modellbahner.de/content/category/2/3/43/5/25/ [3.3.2013].

Bei dem langlebigen Artefaktsystem der Bahn hat es das Neue schwer sich durchzusetzen. Denn es ist teuer und hat noch wenig Akzeptanz. Die weitaus meisten Veränderungen sind daher schrittweise Teilinnovationen, die eine Umdefinition oder Neunutzung in einem bestimmten soziotechnischen Kontext betreffen und nicht immer besonders ins Auge stechen. Darin liegt oft auch die Chance des Neuen, sich durchzusetzen. Im Unterschied dazu gibt es die großen, auffälligen Paradigmenwechsel wie die Netz-Elektrifzierung oder die Einführung der Hochgeschwindigkeits-Triebzüge, die sich allerdings auch nicht über Nacht vollziehen. Nicht nur, weil die Umsetzung solcher Vorhaben lange dauert, sondern aufgrund langwieriger politischer Beschlussfindungs- und Akzeptanzgenerierungsprozesse. Manche Innovationen kommen über den Status des Experiments nicht hinaus, und es ist in der Rekonstruktion für den Historiker nicht immer einfach zu verstehen warum. Das unter anderem deshalb, weil der Begriff der Innovation immer die falsche Vorstellung der Verdrängung von etwas Altem durch etwas Neues nach dem Modell von Sieg und Niederlage in offener Feldschlacht weckt. Genau das ist bei technischen Großsystemen praktisch nie der Fall. Warum und woran das Neue scheitert, hat nichts mit einer Schlachten- oder sogar Kriegsniederlage des Neuen gegenüber dem Alten zu tun. Vielmehr gelingt die friedliche Koexistenz und damit der Systemeinbau des Neuen nicht, weil es die etablierten Mechanismen der Systemselbststabilisierung durch Pfadabhängigkeiten, Gewohnheiten und Erwartungshaltungen zu sehr in Frage stellt. Technische und betriebswirtschaftliche Gründe spielen dabei eine Rolle, aber es lässt sich nicht behaupten, dass sie wirklich automatisch den Ausschlag für oder gegen eine neue Technologie auf Schienen geben. In deren soziale Konstruktion fließen viele weiche Determinanten ein, die mit der Akzeptanz eines Artefakts und seiner Einpassung in das bereits Bestehende zu tun haben. Funktioniert dies nicht, werden in der Retrospektive oft alle und in erster Linie die technischen und ökonomischen Daten teleologisierend zusammengetragen und in Belege dafür uminterpretiert, dass die failing innovation möglichst schon seit der Inventionsphase angelegt war. Das ist eine für frustrierte Entwicklungsingenieure und Investoren trotz oder wegen ihres Scheiterns extrem beruhigende Operation, weil man sich auf diese Weise einreden lassen kann, einen konkreten Misserfolg durch Benennung sachlicher, konzeptioneller oder politischer Sündenböcke funktionalistisch genau verstanden zu haben, um für die Zukunft daraus lernen zu können. Aber das ist nichts weiter als eine tröstliche, komplexitätsreduzierende Fiktion. Diese im Kern so naive wie autistische Selbstberuhigung lässt übersehen, dass die Teile des Skripts, die ex post in ein Drehbuch des Scheiterns eingebaut werden, sogar lange für das im Ergebnis gescheiterte Projekt gesprochen haben. Was sich verändert hat, war der Kontext und damit die Wahrnehmung des Artefakts. Es wurde weder falsch entwickelt noch falsch gerechnet, sondern nicht genügend kommuniziert, und aus Hoffnungsträgern sind die Vertreter einer Technikzukunft von vorgestern geworden.

Abbildung 28 Kantig, heulend und innovativ: aber jenseits etablierter Pfade.

Quelle G. Wagner, Die DB heute, Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, Stuttgart 1981, S. 97.

Es gibt, um im kriegsgeschichtlichen Bild zu bleiben, eine aggressive Zuspitzung dieser entlastenden Interpretation zur technoiden Dolchstoßlegende. Der nicht genügend berücksichtigte soziale und kommunikative Kontext, der zum Scheitern der Innovation geführt hat, wird dann als Verrat an der technischen Perfektion gedeutet. Im Felde unbesiegt! Schmach von Versailles! Dämliche Amerikaner, die beim Audi 5000 Gas und Bremse verwechseln! Wutbürger gegen Stuttgart 21!

Geradezu ketzerisch anti-marktwirtschaftlich und anstaltsstaatlich wirkt da der Hinweis des Eisenbahnhistorikers, dass sich solche Fälle scheiternder Utopien nicht so oft ereigneten, als die Staatsbahn der Industrie noch Bauaufträge weitgehend selbstentwickelter Fahrzeuge durch beamtete Ingenieure vorlegte, auf deren Umsetzung streng nach Pflichtenheft sich dann der Wettbewerb der Anbieter bezog. Der planende Staat der Industriegesellschaft[35] mit seinen beiden Haupterfahrungshorizonten langer Verwaltungstradition auf der Basis des Primats des Gemeinwesens gegenüber den Privatinteressen und der Kriegslogistik war vor allem eines: effizient und im übrigen auf seine Weise auch nachhaltig.

Nach dem Dampf X

Die alte 104 018-7 vom Bw Osnabrück mit einem Nahverkehrszug aus Silberlingen von Essen nach Münster am 15. August 1980 zwischen Essen-Kray und Gelsenkirchen-Rotthausen: ein fast schon museales Lokomotivartefakt in einer sich musealisierenden Industrielandschaft. Zwischen der Historisierung der Bahn durch die Abschaffung der Dampfloks und der des Ruhrgebiets durch die Abkehr von der Kohle- und Montanproduktion gibt es viele Parallelen. Beide Abschiede waren lang, und in beiden Fällen handelte es sich um ein öffentliches Sterben, das durch viele publikumsträchtige symbolische Inszenierungen präsent war. Die letzten Zechen-Schichten und letzten dampfbespannten Fahrten mit Bergmanns-Chor, Blechbläsern und Trauerflor an den Fördertürmen und Lokkesseln waren ein einziges großes Begräbnisritual für die alte Industriegesellschaft, die in den letzten Gängen zu ihren Leitartefakten ihren sozialen Wandel in Form der kulturellen Repräsentation verarbeitete. Hier war mentalitätsgeschichtlich manches über den Grad der Anpassung des modernen industriellen Menschen an eine bestimmte Lebensform zu lernen, die nicht einfach so verschwindet.

35 Vgl. Ernst Forsthoff, Der Staat der Industrie-Gesellschaft. Dargestellt am Beispiel der Bundesrepublik Deutschland, München 1971. Forsthoff warnte bereits 1971 davor, dass dieser moderne Staat angesichts über-nationalstaatlicher Technikfolgen an die Grenzen seiner Handlungsmöglichkeiten stoße: „daß der Staat außerstande wäre, den technischen Prozeß in die Schranken zu verweisen, welche die Humanität (diese in einem wörtlichen und umfassenden, unsentimentalen Sinne verstanden) gebietet." Ebd., S. 168.

Die schwierige Phase der Trauerarbeit begann erst danach. Mit dem Dampflokverbot 1977 wurden die verbliebenen Maschinen dem ewigen industriellen Materialkreislauf zugeführt, an Museums-Bw abgegeben oder als Artefaktleichen demkmalförmig im öffentlichen Raum ausgestellt. Aus dem Eisenbahnalltag waren sie damit bis zu ihrer glorreichen Auferstehung bald danach jedenfalls verschwunden. Dass die Renaissance in einer anderen sozialen Konstruktion so schnell erfolgte, war auch eine Folge davon, wie spürbar das Fehlen der Dampfloks war. Bei den großindustriellen Anlagen der Kohleförderung und Stahlverarbeitung verlief der Historisierungsprozess anders. Nach der letzten, rituell ins Bewusstsein gehobenen Schicht verschwanden die äußeren Zeichen der industriellen Produktivität von gestern nicht einfach. Ihr langsamer Verfall prägte die Industriekulturlandschaft auf neue Weise. Im vormaligen workshop of the world, Großbritannien, hatte man mit diesem Phänomen seit den 50er Jahren Erfahrung. Die Größe der Anlagen schloss sowohl einen schnellen kompletten Abriss wie eine weitgehende Musealisierung von vornherein aus, so dass ein langer und immer kontroverser Prozess der Suche nach neuen Nutzungsformen begann. Dieser Diskurs um die Überreste der alten Industrie ermöglichte, je länger er stattfand, einerseits eine Einstufung und Konservierung ausgewählter, besonders aussagekräftiger Produktionsdenkmäler als Teil des kulturellen Erbes, andererseits eine den Anforderungen der Gegenwart gerecht werdende Neudefinition, zu der auch der partielle Abriss gehören konnte. All dies mündete im Ruhrgebiet in eine von verschiedenen staatlichen Stellen nach einer Auseinandersetzung mit dem britischen Präzedenzfall sehr ernsthaft professionalisierte Industriearchäologie zur Pflege des industriegeschichtlichen Gedächtnisses in produktions-, sozial-, alltags- und architekturgeschichtlicher Hinsicht, auch wenn nicht jedes Vorhaben ein Erfolg wurde und der politische Streit um die Relevanzkriterien weiterging.[36]

Weitgehend ausgeklammert aus dieser Entwicklung war bemerkenswerterweise die Bahn. Mit der Wiederzulassung der Dampftraktion kehrte ein wichtiger Sympathie- und damit Identifikationsfaktor punktuell zurück, aber Teil der industriearchäologischen Historisierung wurde das großtechnische System Bundesbahn nicht. Im Gegenteil. Seit den 80er Jahren verdichtete sich der neoliberale Trend zu einer dem allerdings katastrophal verlaufenden englischen Vorbild folgenden, weitgehenden Privatisierung der Staatsbahn, in deren Folge sich ein neues Konzept von Wirtschaftlichkeit durchsetzte. Das war die Abkehr von der im Kern staatssozialistischen, strukturell nicht kostendeckenden Infrastruktur unter der Leitung von Beamten hin zu einem marktförmig auftretenden Unternehmen, das nicht nur fiskalistisch sparsam ein Netz unterhält, sondern zumindest in Teilen gewinnbringend bestimmte Mobilitätsdienstleistungen auf Kosten der nicht gewinnbringenden anbietet. Viele Milliarden Mark und Euro an Steuergeldern sind in diese Fiktion bislang

36 Vgl. dazu Rolf-Jürgen Gleitsmann, Rolf-Ulrich Kunze, Günther Oetzel, Technikgeschichte, Konstanz 2009, S. 71-91.

Abbildung 29
Spätsommer im Ruhrgebiet mit frisch lackierter 104.

Quelle
Georg Wagner, Die DB heute. Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, Stuttgart 1981, S. 59, oben.

investiert worden, in der für einen Nahverkehrszug wie ihn das Foto aus dem Jahr 1980 zeigt, kein Platz mehr war. Nun kann man mit recht in kritischer Absicht einwenden, dass im Unterschied zu den stillgelegten Zechen und Stahlwerken die Bahn ja weiterhin Teil des allgemeinen soziotechnischen Wandels blieb und auch im Interesse sich verändernder Bedürfnisse der Kunden nicht als großes Museum betrieben werden konnte. Das trifft grundsätzlich zu, praktisch nicht in jedem Fall. Ob der gefühlte Komfort in einem aktuellen Regionalverkehrszug mit stinkenden Bremsen und blockierenden Türen, der aufgrund von Computer- und/oder Elektronikproblemen an Fahrzeugen, Weichen oder Signalen sowie bei Temperaturen unter Minus fünf Grad oder oberhalb von Plus 30 Grad signifikant häufiger ausfällt als der hier zu sehende Lok-Wagen-Zug im Jahr 1980, sei dahingestellt. Heutige Bahnkunden würden über die Bein- und Armfreiheit in einem Eilzugwagen der 30er Jahre staunen. Positiv gewendet: Wenn es darauf ankommt, also im berüchtigten mitteleuropäischen Winter, lässt sich meist mit Museumsfahrzeugen oder den Altbeständen der DDR-Reichsbahn ein Notbetrieb gewährleisten. Das ist ja auch eine Form der gelebten Industriearchäologie. Und, im Sinne von Marx bewertet, Krankenpflegerdienst am Krankenbett des Kapitalismus.[37]

Nach dem Dampf XI

Das Zugfenster gewährt indiskrete Einblicke. Rear window. Am 17. Mai 1980 kann man aus dem von einer neuen Baureihe 111 in S-Bahn-Lackierung geführten N 5422 Hagen–Düsseldorf/Köln nicht in Hinterhöfe, sondern in das Erdgeschoss von bahnparallelen gutbürgerlichen Gründerzeithäusern in Wuppertal-Oberbarmen hineinsehen. In Großstädten verlaufen Bahntrassen gern auf Dämmen oder Arkaden ein Stockwerk höher. Dann gibt es mehr und oft Unerwartetes zu sehen. Völlig Überraschendes allerdings auch nicht, wenn man bedenkt, dass der Eisenbahnblick, je dichter die Bebauung ist, zur Kategorie der erotischen Indiskretionen gehören kann.

Deren brutale Form erlebte ich im Oktober 2008, als ich auf der Fahrt von Karlsruhe nach Dortmund kurz vor der Einfahrt meines ICE in den Düsseldorfer Hauptbahnhof um die Mittagszeit nichtsahnend von meinem Buch auf- und aus dem Zugfenster hinaussah. Da die Strecke an dieser Stelle auf einem Damm und so nah an einer Straße verläuft wie auf dem Foto von Oberbarmen, hatte ich einen Panoramablick auf ein bunt ausgeleuchtetes, mehrgeschossiges Etablissement des Gunstgewerbes, in dem sich das anatomisch vielgestaltige, mehr oder weniger wohlgestaltete weibliche Angebot in den Fenstern eines ganz neuen, architektonisch anspruchsvollen Hauses wie in einem Setzkasten den Vorbeifahrenden präsentierte. Einen Moment lang fragte ich mich, wie Eltern ihren Kindern erklären könnten, was sie da gerade gesehen

37 Vgl. nur als ein Beispiel: http://www.tagesschau.de/wirtschaft/bombardier110.html [4.3.2013].

Abbildung 30 Was hinter den Gardinen passiert, ist oft erstaunlich. Auch in Wuppertal.

Quelle Georg Wagner, Die DB heute. Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, Stuttgart 1981, S. 56, unten.

haben, falls sie fragen sollten, und was amerikanische Touristen dazu sagen würden. Aus dem Kreis eines mitreisenden, sehr lauten und durch regelmäßige Pflaumenschnapszufuhr schon mehr als nur etwas angeheiterten Offenburger Frauenkegelvereins ein paar Sitzreihen hinter mir wurde der Wunsch in den Waggon gegröhlt, das wolle man auch mal mit nackten Männern haben. Á la bonne heure.

Der Normalfall dürfte im Unterschied zu diesem professionell inszenierten Voyeurismus darin bestehen, dass man zufällig für Sekunden Zeuge einer Szene wird, die dem Betrachter nicht absichtsvoll dargeboten wird, sondern zufällig. Blicke in Schlafzimmer durch im Wind wehende Gardinen und in Badezimmer durch halbgeöffnete Fenster oder über Jalousien, die nur gegen Einsicht von unten abschirmen. Momente des Aus- und Ankleidens in der Tiefe eines Zimmers, halbverborgen von dem Wechsel von Licht und Schatten oder hinter Schranktüren oder Badehandtüchern. Silhouetten hinter den Ritzen eines heruntergelassenen Rollos und als Schattenwurf auf einem zugezogenen Vorhang.

Wer so nah an der Bahn wohnt, lebt mit der Möglichkeit dauernder Wiederkehr des Schnappschuss-Moments und stellt sich vielleicht innerlich darauf ein. Auch wenn das sicher nicht als Drehbuch des eigenen Verhaltens ausformuliert wird, gibt es ein paar naheliegende Plausibilitäten: Was immer ein Unbekannter, der im Zug vorbeifährt, auch an intimen Einblicken bekommt: es bleibt für ihn ein unpersönlicher, zusammenhangsloser Wahrnehmungsfetzen. Daher ist der kurze Einbruch in die Privatsphäre oberflächlich und anonym. Richtiger wäre wohl die Anschauung, dass der Begriff des privaten Raums in einer solchen Wohnlage einfach eine andere Bedeutung hat als in einem freistehenden Einfamlienhausbunker inmitten von distanzschaffendem, gepflegtem Rasengrün. Hier kann sich wer auch immer nackt ins Badezimmerfenster stellen. Es sieht niemand zu.

Außerdem ist der Eisenbahnblick in den privaten Alltag ein schönes Erzählmotiv: Wie oft wird jemand in einem Zug nicht zufällig an einer bestimmten Stelle aus dem Fenster gesehen oder irgendwann einmal den Versuch unternommen haben, das, was er gesehen hat, in seinem biographischen Kontext zu erleben, um daran teilzuhaben und dann vielleicht aus derselben Wohnung auf vorbeifahrende Züge zu sehen?

Nach dem Dampf XII

Der Uerdinger Triebwagen VT 95 ist eines der Gesichter der jungen Bundesbahn. Zwischen 1950 und 1971 wurde der vorübergehende Retter der Nebenbahnen in großer Stückzahl hergestellt und kommt daher in vielen Biographien vor.[38] Beim Uerdinger lässt sich das VW-Käfer-Phänomen beobachten: Eine durchaus zeitgebundene und zeittypische Formensprache – in diesem Fall des Triebwagen- und Omnibusbaus gegen Ende der 40er Jahre – wird durch den Ikonenstatus zeitlos und sogar normativ. Bis heute ist die Gestalt des VT 95 das, was sich die meisten Menschen in unseren Breiten unter dem Begriff Schienenbus vorstellen, auch wenn es ihn in dieser Form seit 2010 endgültig nicht mehr im Regeleinsatz gibt. Der Vergleich mit dem VW 1200 trägt auch in anderer Beziehung und nicht nur deshalb, weil auf diesem Bild ganz oben links auch ein weißer Käfer im Hintergrund im Wiesengrün erkennbar ist: Der Linienführung des Uerdingers ist im Vergleich zu zeitgenössischen späten Streamlineprodukten simpel, nur etwas rundlicher als bei den alten Reichsbahn-VT der Vorkriegszeit. Von atemberaubendem Raymond-Loewy-Formen kann keine Rede sein. Aber vielleicht ist er ja genau deshalb ein solcher Sympathieträger: er hat ein menschliches Maß, überfordert das Auge nicht und hilft den Westdeutschen auf seine unanspruchsarme Weise, nach dem Burnout aller Ge-

38 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Uerdinger_Schienenbus [6.3.2013].

Abbildung 31 Triebwagengeschichte.

Quelle Georg Wagner, Die DB heute. Eisenbahn zwischen Flensburg und Freilassing, Stuttgart 1981, S. 47.

schichte und Politik eine bundesrepublikanische Normalität zu konstruieren, in der keine Räder mehr für irgendetwas rollen.

Im Gesicht wie auch an den Seitenflächen des VT 95 sind die Horizontalen bestimmend. Das liegt am umlaufenden, nur durch die omnibusartigen Falttüren unterbrochenen Fensterband, am gürtelartigen silbernen Zierstreifen und dem schwarzen Lackierungssaum unten, in dem sich ordnungs- und traditionsgemäß, ein Teil der Fahrzeugstammdaten befindet. Aus diesem gutmütigen Fahrzeug sah man gern und panoramistisch in die Welt, nicht nur aus dem Seitenfenster, sondern auch nach vorn und hinten, und immer in mäßiger Geschwindigkeit, so dass man auch wirklich begreift, was da geboten wird. Sein MAN-Motorton brummte oder nagelte so freundlich wie ein alter Reisebus. In das Fahrgeräusch gingen die ungezählten kleinen Vibrationen des Fahrzeugkörpers ein, die in heutigen Schienenraumschiffen durch Dämmung, Federung und Verbauung der Wahrnehmung entzogen werden. Es roch nach Metall, Öl und abgestandener Luft, wenn die Fensterklappen in der kalten Jahreszeit zu lange geschlossen geblieben waren.

Auf Landschaften wie sie das Foto zeigt, war der Uerdinger zuhause und trug dazu bei, dass sie als Eisenbahnlandschaften etwas länger erhalten blieben. Hier ist ein einmotoriges Exemplar zwischen Marienheide und Kotthausen auf der Strecke Dortmund–Dieringhausen am 18. Juni 1978 zu sehen. Der Bildausschnitt kann jeden H0-Modellbahner zum Träumen und zur Verzweiflung treiben, weil dergleichen in 1 : 87 gar nicht so leicht umzusetzen ist. Da muss viel Fliegendraht mit leimbehandeltem Zeitungspapier verklebt und in vielen Arbeitsschritten begrünt werden, um auch nur ein deutlich verkleinertes Abbild eines solchen Geländeeinschnitts mit kleinem Bahnübergang plausibel nachbauen und nach vielen Jahren Arbeit wieder so fotographieren zu können, dass man es mit einem Foto vom 18. Juni 1978 verwechseln kann, das den Anlass zu dieser artefakthistoriographischen Anstrengung anteilnehmend nachvollziehender Kulturgeschichte geliefert hat. Kühe in H0 gibts von Preiser.

Zwei Fotos von Eisenbahnabteilen, 1984 und 2011

Form follows function gehört zu den ältesten normativen Vorstellungen, wo immer etwas gestaltet wird:[39] wahrscheinlich deshalb, weil die designte Wirklichkeit meistens anderen Paradigmen untergeordnet wird: den Kosten, dem Zeitgeschmack, dem Prestigefaktor. Dabei gehört die Balance zwischen Benutzbarkeit und Ästhetik zu den wichtigsten Kriterien im industriellen Design. Maßstäbe für die Gestaltung sollten dadurch gewonnen werden, sich den Benutzer bei seiner körperlichen Inter-

39 Vgl. Jordi Mañá, Design. Formgebung industrieller Produkte, Reinbek1978 (zuerst u. d. T. El diseño industrial, Lausanne 1973), S. 9-52.

aktion mit und Anpassung an ein bestimmtes Artefaktensemble vorzustellen. Dieser Prozess ist voraussetzungsreich, weil in ihn bestimmte Erfahrungen, Routinen und Gewohnheiten einfließen, die der industrielle Mensch aus seinem Umgang mit anderen, möglicherweise gar nicht auf den ersten Blick ähnlichen Sachsystemen mitbringt und auf eine neue Situation überträgt. Gut ist ein Design nach diesem Maßstab dann, wenn ein solcher Transferprozess einigermaßen reibungslos, im besten Fall wie selbstverständlich verläuft.

Ein Bahnreisender, der den im ersten Foto abgebildeten Fahrgastraum des elektrischen, im regionalen Nahverkehr eingesetzten Triebwagens 430 der DB kurz vor seiner Außerdienststellung 1984 betrat, konnte mit allem, was er hier sah, vertraut sein, weil es den Üblichkeiten der Interieurgestaltung von Reisezugwagen seit den 30er Jahren entsprach. Schon in seiner Kindheit hat der Nutzer in einem ähnlich möblierten Eilzugwagen der DRG oder der jungen DB gesessen und auch im späteren Leben immer einmal wieder. Das Einsteigen, Aufsuchen des Sitzplatzes, gegebenenfalls Verstauen des Gepäcks – auch wenn das im Nah- anders als beim Fernverkehr in der Regel nicht gerade aus Reisekoffern besteht –, schließlich das Einnehmen des Platzes folgt einem vertrauten rituellen Muster und kann als Fließprozess verlaufen. Möglich wird dies durch die Verbindung von erworbenen Kompetenzen des Nutzers mit Attributen der Gestaltung. Welchen? In der 1. Klasse ist mit großem Fahrgastandrang ohnehin nicht zu rechnen, aber selbst in den Stoßzeiten bietet der hier zu sehende Raum durch seine Gliederung seinen Benutzern so viel Platz, dass sie es kaum schaffen können, sich körperlich oder kommunikativ so zu verwickeln wie in Loriots Flugzeugkabinen-Sketch. Die Wahrung eines Minimums an körperlichem Abstand ist möglich, ja sogar Teil des Gestaltungskonzepts, für das die ausgeprägten Armstützen der Sitze stehen. Die übrigens sind im Vergleich zu heute ziemlich weich gepolstert und nicht ergonomisch optimiert. Die dahinterstehende Vorstellung von Komfort zielt auf schnelle und größtmögliche Entlastung vom Stress des Unterwegsseins durch die Schaffung einer Atmosphäre, die an ein fahrbares Wohnzimmer erinnert. Nicht unwichtig ist auch, dass der Reisende – wie auch bei sich zuhause – die Möglichkeit hat, seine Körperhaltung zu variieren und auf Teile seiner Nahumgebung unmittelbar Einfluss zu nehmen: einfach gesagt, er kann ein Fenster öffnen. Ein zentraler Aspekt des Reiseerlebnisses ist die Sicht. Der Waggon ist nicht in Abteile untergliedert, der Fahrgast hat einen recht freien Blick auf einen großen Teil des Innenraums und, vor allem, auf die Welt draußen vor den omnibusartigen, großen Fenstern. Wichtiger als die indirekte Beleuchtung ist das von außen einfallende Licht.

Hätte man einem Bahnkunden von 1984 das zweite Foto vom Inneren eines ICE 3 im Jahr 2011 gezeigt, wäre seine Vermutung wahrscheinlich in die Richtung gegangen, hier eine Studie für den Fahrgastraum eines Zuges zu sehen, der experimentellerweise von einem Flugzeugbauer entworfen worden ist. Dafür sprächen

die optischen Signale des röhrenförmigen Wagens und die flugzeugtypischen Schalensitze. Es lohnt sich, den ICE 3-Innenraum unter Anwendung der von Kurt Möser entwickelten kompetenzgeschichtlichen Perspektive der Anpassung von Techniknutzern an Artefakte[40] und vor dem Hintergrund eigener ICE-Benutzungserfahrungen zu betrachten. Aufgrund der knappen Haltezeiten des ICE in Verbindung mit Überbuchung entsteht beim Aus- und Zusteigen regelmäßig eine konfliktreiche, manchmal aggressiv eskalierende Situation, die nicht durch räumliche Ausweichmöglichkeiten aufgefangen werden kann. Der Reisende schafft es gelegentlich nicht, innerhalb der vorgesehenen Zeit durch das Knäuel der sich gegenseitig blockierenden Mitreisenden im engen Mittelgang zu seinem reservierten Platz zu gelangen. Die Zugbewegungen führen dazu, dass er trotz vorhandener Haltegriffe immer wieder unbeabsichtigt in körperlichen Kontakt zu Mitreisenden tritt: vor allem dann, wenn deren Extremitäten nicht in dem dafür vorgesehenen Stauraum zum nächsten Sitz hin Platz finden. Die Mitnahme von Gepäck, das nicht Laptop, Handtasche oder kleiner Rucksack ist, verbietet sich mangels Aufbewahrungsmöglichkeit, was Reisende mit Koffern auf dem Weg zu Flughäfen oder Familien mit sogenannten Kindern vor unlösbare logistische Aufgaben stellt. Die Sitzposition ist fixiert, die optimale Körperhaltung entspricht einem starren Blick auf einen mitgeführten mobilen PC. Die Ergonomie der Sitze legt den Blick aus den panzerwagenartig kleinen Fenstern nicht nahe, aus denen man weithin auch nur auf Beton- oder Tunnelwände blickt.

Auf die Temperaturregulierung besteht kein Einfluss. Die Lichtqualität ist gleichbleibend die eines Büroarbeitsraums, und gearbeitet wird hier auch erstaunlich viel. Wir haben uns an Züge aus der Metropolis-Kultur gewöhnt.

40 Kurt Möser, Fahren und Fliegen in Frieden und Krieg. Kulturen individueller Mobilitätsmaschinen, 1880–1930, Heidelberg u. a. 2009 (Technik + Arbeit. Schriften des Technoseum. Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim, Bd. 13; zugl. Habil.-Schr. Universität Karlsruhe (TH) 2008), S. 307-344.

Abbildung 32 Das 1.-Klasse-Abteil im elektrischen Triebwagens DB 430 419-2, 1984.

Quelle http://www.drehscheibe-foren.de/foren/read.php?17,6218318 [15.3.2013].

Abbildung 33 ICE 2-Steuerwagen, 2. Klasse, 2011.

Quelle http://www.bahnbilder.de/name/einzelbild/number/562390/kategorie/Deutschland~ICE~Inneneinrichtung.html [15.3.2013].

Copyrighted material

In der DDR

Das Bild der späten DDR

Wir leben schon längst in der späten DDR. Immer weitere Alltagsbeobachtungen schießen zu dem Eindruck zusammen: sie ist wieder da. Wo man auch hinsieht. Auf offiziellen Veranstaltungen welchen gesellschaftlichen Subsystems auch immer gibt es eine auffällig stabile Drittelung. Ein Drittel interessierter und scharfer Funktionäre, Hüter der Sprachspiele der Orthodoxie und Vertreter der Macht. Ein Drittel von dienstlich Abkommandierten, die dem Großenganzen mehr oder weniger indifferent gegenüberstehen, zu einem erheblichen Teil aber längst in einer Form innerer Emigration bei äußerer Konformität leben. Ein Drittel von Kritikern, die sich in ihren Milieus und Nischen einig sind, dass alles keinen Sinn mehr hat, aber nur in Ausnahmefällen den Weg in die offene Opposition gehen. Die führt zu nichts außer zum Ruin der eigenen Biographie. Nun könnte man dies ja noch als anthropologischen Gemeinplatz abtun, der nicht nur DDR-Verhältnisse beschreibt. Näher an den Realsozialismus kommt die Durchherrschung aller Bereiche des Alltags durch dynamisierende öffentliche propagandakulturelle Sprechweisen und Themen, denen man nicht nur nicht entgehen, sondern auch nicht mehr offen widersprechen kann: von der offiziellen, parteiübergreifenden Performanz eines bestimmten, komplett ahistorischen, das Phänomen letztlich sogar durch Funktionalisierung verharmlosenden ritualisierten Antifaschismus über Bekenntnisse zur ökologischen Nachhaltigkeit und nachhaltigen Ökologie bis zu dauermobilisierenden Appellen in Sachen Migration und Bildungssozialaufstieg. Diese geschlossene, von allen politischen Akteuren aller Ebenen vom Gemeinderat bis zur Eurokratie vertretene, medial verstärkte Weltanschauung mit klaren Feindbildern, komplexitätsreduzierenden Utopien und gemeinschaftsbildender Performanz hat hinsichtlich ihrer Tendenz zur Stigmatisierung von Alternativen und Kritik nicht wenige Seiten einer echten Hochideologie des 20. Jahrhunderts. Einen wichtigen Unterschied jedoch gibt es, der unsere Spielart sogar noch gefährlicher macht. Unsere Weltanschauungsherrschaft, unser Realsozialismus funktioniert ohne den etwas umständlichen, aus der Vergangenheit wohlbekannten Repressionsapparat, weil sozialkommunikativ selbststeuernd. Die Diktatur hat von der Kommunikationsrevolution seit den 60er Jahren gelernt. Stasi war gestern. Heute regiert der Media Markt mit seinem Auto-Totalitarismus von „Ich bin doch nicht blöd". Partizipative Strukturen werden nicht geräuschvoll unterdrückt, sondern ausgehöhlt.

Ein grandioser Sieg von 1968 und den 70er-Spontis: die Sahnetorte von innen aufgerollt. Gestern standen wir noch am Abgrund. Heute sind wir schon einen Schritt weiter. Schröder war schon Kanzler. Weitere Ähnlichkeit besteht, was den zunehmenden Rückzug ins Private, in selbstgeknüpfte, wenn nicht mehr familiale Netze betrifft. Das hat auch damit zu tun, dass aufgrund explodierender Kosten heute im Ansatz für

Abbildung 1 Palast der Republik, 70er Jahre. Was das Verhältnis von Öffentlichen und Privatem angeht, immer mehr die Gegenwart des Jahres 2012.

Quelle Palast der Republik [Bildband Verlag Zeit im Bild], Dresden 1977, S. 35.

Energie und Mobilität, übermorgen für Nahrung und Wasser nicht in der südlichen Hemisphäre, sondern in der Mitte unserer Gesellschaften des Wohlstands- und Konsumversprechens für alle das Tauschen, Teilen und Verzichten gerade im mittleren Einkommensbereich unverzichtbar wird. Bestimmte Kader der spätrömischen (Uwe Tellkamp: oströmischen) Ökonomie haben dann vielleicht noch unbegrenzten Zugang zu eingeschränkten Ressourcen, alle anderen werden sich so behelfen, wie es dem DDR-Bürger sozialgenetisch eincodiert wurde: Anstellen, Selbermachen, Erhalten. Vielleicht erzeugt diese im Moment noch in der Vollentfaltung begriffene Wirklichkeit erstaunliche soziale Kompetenzen, die tatsachlich in eine andere Gesellschaft führen. Das wird sicher keine ‚heile Welt der Diktatur' sein, aber wer historische Erfahrung mit ihr einzubringen hat, dürfte klar im Vorteil sein.

Die Eisenbahnstrecke Rostock HBF–Rostock Warnemünde

So ist das ja nun nicht, möchte man mit Walter Kempowski leicht nölig vorbringen, dass sich in der Hafen- und Hansestadt Rostock so gar nichts über die Eisenbahn sagen ließe. In seinen Romanen pendeln die Kempowskis schon deshalb zwischen ihrem Wohnort, der Stadt, und dem Vorhafen mit der Bahn hin und her, weil die Schiffsmaklerei und Reederei Kempowski & Sohn, die zu guten Zeiten einmal drei Frachtschiffe ihr eigen nannte, über ein Kontor in Warnemünde verfügt. Es wird nach 1945 eine Rolle spielen, als Walters älterer Bruder Robert die väterliche Firma nach dessen Tod ganz gegen Ende des Krieges übernimmt und anfängt, als Beweise für die wilden Demontagen der sowjetischen Besatzungsmacht, die vor seinen Augen und zum Teil über seine Reederei abgewickelt werden, Kopien von Schiffsladepapieren zu sammeln. Das bringt beide Brüder Kempowski und ihre Mutter ins Gefängnis und beendet die Rostocker Familiengeschichte, die Walter dann in seinen späteren Büchern in dichter Beschreibung wieder auferstehen lässt. Es gibt Parallelen zu John Steinbecks Mikro-Blick auf seine mittelkalifornische Heimat um Salinas: Salinas/Rostock und Monterrey/Warnemünde – die kalifornischen Schauplätze übrigens ebenfalls durch einen Fluss und eine wichtige Eisenbahnstrecke miteinander verbunden, die in East of Eden von Bedeutung ist. Walter Kempowski allerdings würde den Vergleich für Dummtüch erklärt haben. Das ist denn ja wohl zu doll. Am Ende noch mit dem angry young man der Elia-Kazan-Verfilmung, James Dean, verglichen werden? Also nee. Da lag Kempowski doch die LBE, die Lübeck-Büchener-Eisenbahn, näher, die u. a. Lübeck HBF mit Travemünde verband. Und zwar nicht irgendwie, sondern mit den in ihrer Form ab 1936 einmaligen, stromlinienförmigen Doppelstock-Wendezügen.[1] Rostock hat auch Eisenbahnbesonderheiten zu bieten, die mit seiner Lage zusammenhängen. 1866 eröffnete der Vorgänger des jetzigen

1 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Doppelstock-Stromlinien-Wendezug_der_LBE [18.10.2012].

Hauptbahnhofs, der Lloyd-Centralbahnhof für die Eisenbahn- und Dampf-Aktiengesellschaft Deutsch-Nordischer Lloyd, die zugleich Betreiber der Strecke Neustrelitz–Rostock–Warnemünde war.[2] Seinem Lübecker Backstein-Jugendstil-Pendant ist der im Zuckerbäcker-Bäderstil gehaltene Centralbahnhof (der, offen gestanden, ein bisschen so aussieht wie ganz frühe stalinistische Architektur) durchaus unähnlich. Versucht man, die sich ihm nachvollziehbarerweise erst nach 1990 erschließende DDR-Modernisierung Rostocks mit den Augen Walter Kempowskis anhand einer Streckenbeschreibung der 80er Jahre zu sehen, werden die Pfadverschiedenheiten der Entwicklung von Lübeck/Travemünde und Rostock/Warnemünde gut erkennbar. Während Travemünde sich seit den 60er Jahren, noch mehr als seit den 30er Jahren durch die LBE-Verbindung angelegt, vom Seebad zur massenwochenendtouristischen Schwemme für Hamburg entwickelte, wurde Warnemünde mit der Warnow-Werft einer der größten Industriestandorte an der deutschen Ostsee, ohne den in der NS-Zeit in Richtung KdF-Volkserhohlung gedrehten korporativen Tourismus zu verlieren. Auf die Details kommt es an:

> „Nach Verlassen des Hbf Rostock […] führt die Bahn in weitem Bogen westwärts und überquert auf einer großen Brücke den Wilhelm-Pieck-Ring, Hauptverbindungsstraße zwischen der Alt- und der neuen Südstadt, die sich im Anschluß an die 1975/78 erbaute Sport- und Kongreßhalle erstreckt. Am alten Friedhof zweigt die Warnemünder Strecke nach rechts von der Bahnlinie ab, die in Richtung Wismar weiterführt. Der Hp Rostock-Klement-Gottwald-Straße liegt an der nach Südwesten führenden innerstädtischen Verkehrsachse; in unmittelbarer Nähe befinden sich die Universitätskliniken. Die nördliche Verkehrsachse zwischen Altstadt und Warnemünde führt unter dem Hp Holbeinplatz hindurch, wenige Meter westlich von diesem das ‚Haus der Hochseefischer', Seemannshotel der Hafenstadt. Gegenüber befindet sich der Eingang zum Botanischen Garten. Links der Strecke liegt das Siedlungsgebiet des ‚Komponistenviertels' – so benannt nach den Straßennamen. Am Schwanenteich folgen die Erholungslandschaft um die Rostocker Kunsthalle und der Stadtteil Reutershagen. Bis zum Bf Rostock-Bramow führt die Strecke an den ausgedehnten Anlagen der Neptunwerft entlang, die sich rechts bis zur Unterwarnow hinziehen. In diesem zweitgrößten Schiffbaubetrieb der DDR werden Logger, Frachter, Trawler, Schlepper, Schwimmkrane und Forschungsschiffe gebaut; die Werft ist ‚Geburtsort' der Eisenbahnfährschiffe ‚Saßnitz', ‚Warnemünde' und ‚Rügen', die nach Gedser und Trelleborg fahren. Der Güterbf Rostock-Bramow dient auch der Versorgung der sich rechts der Strecke bis zum Hp Rostock-Marienehe erstreckenden Industrieanlagen des Fischkombinats, der Großbäckerei und des Kraftwerkes mit dem 160 m hohen Schornstein. Kurz vor dem Hp Rostock-Marienehe steht rechts die alte

2 Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Leipzig ²1988, S. 119.

Abbildung 2 Rostock HBF um 1920. Karl Kempowski arbeitet schon in der väterlichen Firma.

Quelle http://www.ostseestrecke.de/content/rostock-hauptbahnhof/[18.10.2012].

Sporthalle, danach folgt links der Stadtteil Evershagen mit seinen seit 1971 angelegten Wohnkomplexen. Rechts das seit 1976 errichtete Wohngebiet Schmarl mit typischen ‚Stufenhäusern' und einem neuen Textilbetrieb, während die Strecke nun parallel zur Schnellstraße Rostock-Warnemünde verläuft. Lütten Klein zeichnet sich rechts der Bahnlinie mit alten, links mit großen neuen Häusern ab. Mit etwas Glück kann man rechts, in der Unterwarnow liegend, das Traditionsschiff ‚Frieden' erkennen, das in seiner Art als technisch-museale Bildungs- und Touristeneinrichtung einzig in der DDR ist. [...] Links, am Hp Lichtenhagen, erstreckt sich das gleichnamige Neubaugebiet, und Warnemünde kommt ins Blickfeld. Rechts der Strecke befindet sich das neue Wohngebiet Groß Klein, und anschließend beginnen sich die Industrieanlagen der nach 1945 erbauten Warnowwerft auszudehnen. Jenseits der Warnow erstreckt sich das Gelände des Rostocker Seehafens mit seinen Krananlagen, diesseits die 66 m hohe und 320 m lange Kabelkrananlage des größten Schiffsbaubetriebes der DDR. Sie ist neues Wahrzeichen Warnemündes geworden; hier lief 1956 als erstes Schiff die ‚Frieden' vom Stapel. Am Hp Warnemünde Werft kommen die Schiffsleiber in beeindruckende Nähe. Die Fahrt endet kurz danach im Bf Warnemünde, östlich des ‚Alten Stroms'. Von hier reichen die Gleise bis zum Fährbahnhof, Endpunkt der seit 1903 betriebenen 47 km langen Fährverbindung nach Gedser (Dänemark)."[3]

3 Ebd., S. 119 f.

Abbildung 3 Warnemünde Bahnhof, Eisenbahnfährbetrieb um 1930. Walter Kempowski ist etwa ein Jahr alt.

Quelle http://www.horcom.de/Warnemuende_Geschichte.html [18.10.2012].

Hätte man dem Proleten-Staat und seinen Acht-Stunden-Leuten denn doch gar nicht zugetraut. Fá-bel-haft, wie Großvater de Bonsac aus Wandsbek wohl dazu gesagt hätte.

Ein ADN-Bild vom 3.4.1974

Marx und Engels bestimmen in ihrer ‚Deutschen Ideologie' von 1845/46 in Abgrenzung von dem Junghegelianer Bruno Bauer den Kommunismus als „Realen Humanismus"[4] ‚Real' wird in diesem Zusammenhang verstanden als Gegensatz zur ‚idealistischen' Auffassung Bauers, wie der Textteil ‚Resultate aus der entwickelten Geschichtsauffassung', zu dem diese Definition gehört, deutlich zeigt:

> „daß sowohl zur massenhaften Erzeugung dieses kommunistischen Bewußtseins wie zur Durchsetzung der Sache selbst eine massenhafte Veränderung der Men-

4 Karl Marx, Friedrich Engels, Die deutsche Ideologie. Kritik der neuesten deutschen Philosophie in ihren Repräsentanten Feuerbach, B. Bauer und Stirner, und des deutschen Sozialismus in seinen verschiedenen Propheten, in: Karl Marx, Friedrich Engels, Werke. Bd. 3, hg. v. Institut für Marxismus-Leninismus beim ZK der SED (MEW). Berlin (Ost) 1983, S. 9-530, 70.

> schen nötig ist, die nur in einer praktischen Bewegung, in einer *Revolution* vor sich gehen kann".[5]

In der theoretischen Realität des DDR-Lehrbuchs für Marxismus-Leninismus wird das dahin konkretisiert, dass ‚sozialistischer Humanismus' „eine wesentliche Seite der ganzen kommunistischen Weltanschauung darstellt"[6], die „Normen" kennt:

> „die ungehemmte Entfaltung der Persönlichkeit aller arbeitenden Menschen, die fortschreitende Vervollkommnung ihrer Fähigkeiten und schöpferischen Kräfte, die Ausprägung ihres kommunistischen moralischen Antlitzes und ihres ästhetischen Verhaltens."[7]

Der ‚Reale Humanismus' ist

> „ein Wesenszug sowohl der revolutionären Theorie der Arbeiterklasse als auch der sozialistischen Praxis, [er] überwindet die theoretischen und sozialen Schranken aller vorsozialistischen Humanismusideen, und zwar gerade deshalb, weil er auf dem Klassenstandpunkt der Arbeiterklasse entwickelt ist, die Herbeiführung menschenwürdiger gesellschaftlicher Zustände nicht von Appellen an die Vernunft und Menschenliebe erwartet, sondern die Notwendigkeit der Verwandlung der humanistischen Ideale in die revolutionäre Tat und soziale Realität begründet."[8]

Und wie stand es damit in der DDR? Am 3. April 1974 kommentiert ADN das Portraitfoto einer Arbeiterin so:

> „Anlagenfahrerin Brigitte Ebersbach arbeitet im Kollektiv der A-Schicht im Abschnitt ‚Band' der Adjustage des Eisenhüttenkombinats Ost. Während sich Brigitte am Tage beruflich mit dem Längsteilen von Stahlbändern beschäftigt, gehört ihre Freizeit dem Tanz. Die 18jährige Facharbeiterin tanzt in der Ballettgruppe des Kombinates, die sich auf ein Estradenprogramm zum 25. Jahrestag der DDR vorbereitet. Die junge Metallurgin für Formgebung wird sich ihrem Publikum an diesem Festtag mit modernen und klassischen Tänzen vorstellen."[9]

5 Ebd.
6 Dialektischer und historischer Materialismus. Lehrbuch für das marxistisch-leninstische Grundlagenstudium, hg. v. Frank Fiedler u. a., Berlin (Ost) 1987, S. 446.
7 Ebd.
8 Ebd., S. 446.
9 50 Jahre DDR. Der Alltag der DDR, erzählt in Fotografien aus dem Archiv des ADN, hg. v. Günther Drommer, Berlin 1999, S. 95.

Die Seite der DDR-Alltagsgeschichte, die uns hier befremdet, ist weder mit ästhetischen Kategorien der Betriebsfotographiegeschichte noch mit den ideologiekritischen der Propanganda-Analyse allein in den Griff zu bekommen. Dafür ist die kalkuliert erzeugte Emotionalität und Faszination vor dem Hintergrund der marxistischen Tiefendimension eines zwar unschwer dekonstruierbaren, aber als Mentalitätsschatten und *hidden agenda* realsozialistisch präsenten ‚realen Humanismus' zu vielschichtig. Vielleicht kommt den spezifischen Mischungsverhältnissen von ideologischer Theorie, subjektiver Praxis und objektiver DDR-Realität mit Kategorien der protestantischen Frömmigkeitsgeschichte näher.[10] Sie bietet ein erprobtes Instrumentarium für das innerweltliche Ankommen komplexer Erlösungshoffnungen wie des ‚realen Humanismus'. Auch bei der Stahlwerkerin Brigitte Ebersbach, die hier fotographiert ist als glaubensintensive und verletzliche pietistisch-sozialistische Bekennerin – Tänzerin – der schwerindustriellen Arbeit.

Abbildung 4 Alltagsfromme DDR, 1974.

Quelle 50 Jahre DDR, S. 95.

10 Vgl. Lucian Hölscher, Geschichte der protestantischen Frömmigkeit in Deutschland, München 2005.

Ein Bildbandcover aus der DDR

Wenn die DDR irgendwo authentisch repräsentieren wollte, wofür sie stand und wie sie sich sah, dann im Berliner Palast der Republik.[11] Hier hatte die Erzählung von der sozialistischen Nation ihren zentralen Ort. Ein Bildband des Dresdner Verlages ‚Zeit im Bild' aus dem Jahr 1977 präsentiert das noch junge nationale Symbol in allen seinen verbindlichen Interpretationsbezügen, und dies gleich dreisprachig: auf deutsch, russisch und englisch. Der Bau war für DDR-Verhältnisse schnell fertig: Am 27. März 1973 hatte das ZK-Politbüro den Bau beschlossen, bereits am 25. April 1976 wurde das Gebäude der Öffentlichkeit übergeben. Solche und andere Angaben bis auf die Ebene der verbauten Betonmengen waren Ausdruck der DDR-typischen Fixiertheit auf Planfakten und Planerfüllung, von denen der Bildband strotzt. Sein Cover hat ein anderes Thema. Es geht hier um Licht und Transparenz, beides assoziiert man spontan nicht mit dem Lebensalltag in der DDR, und genau das ist der Punkt dieses Ausnahmegebäudes. Ein unter den gegebenen ökonomisch-ideologischen Rahmenbedingungen besonders bedrückendes, weil so besonders sichtbares, respektive eben nicht sichtbares Grundproblem des Realsozialismus blieb seine Dunkelheit bei Nacht. Anders als die kapitalistischen Metropolen konnten Ostblock-Großstädte nachts nicht strahlen, von den auch nur ein wenig abgelegeneren Ecken einmal ganz abgesehen, in denen die Beleuchtungsintensität der 30er Jahre bestenfalls gehalten wurde. Auch in Ost-Berlin fehlte es Infrastruktur, an Notwendigkeit und vor allem auch an Energie. Ein paar verstreute Leuchtreklamen, erhellte Fensterbänder und Magistralen reichen nicht aus, um die Nacht zum Tag zu machen. In diesem Bereich des Systemwettbewerbs war die Unterlegenheit des Sozialismus schmerzhaft erfahrbar. Das Foto zeigt den hell erleuchteten Palast der Republik bei Nacht: So wollte die Hauptstadt der DDR sich sehen und gesehen werden. Hell aus dem dunklen Vergangnen/Leuchtet die Zukunft empor. Die Berliner Schnauze machte daraus schnell und treffend ‚Erichs Lampenladen'. Die geradezu tragikomischen Seiten der unbegrenzten, selbst die Euphorie der frühen Elektrifizierung um 1900 übertreffende Begeisterung für elektrische Illumination bei den herrschenden Kadern in der DDR kann auch das sorgfältig inszenierte Foto nicht verbergen. So hell der Palast der Republik auch leuchtet, so dunkel bleibt schon der leere Park- und Aufmarschplatz vor seinem Hauptportal. Und auf den Stadtraum strahlt er gar nicht aus. Die lichtgefräßige Berliner Nacht schluckt jeden Versuch elektrischer Selbstdarstellung und lässt im lichtarmen Osten nur Konturen zu:

11 Das folgende z. T. nach Rolf-Ulrich Kunze, Die DDR seit 1971 als Nationalstaat, in: *Archiv für Kulturgeschichte* 92 (2010), S. 399-424, hier 413 f.
Vgl. Stefanie Flamm, Der Palast der Republik, in: Deutsche Erinnerungsorte, hg. v. Etienne Francois u. a., Ausg. Bonn 2005, S. 402-417; Moritz Holfelder, Palast der Republik: Aufstieg und Fall eines symbolischen Gebäudes, Berlin 2008.

ob vom Fernseh- und Rathausturm oder vom Hotel Stadt Berlin, von dessen höheren Etagen aus man die Leuchtzeichen des Kurfürstendamms im Westen gut wahrnehmen konnte. Was nützte da die Ideologie vom Licht aus dem Osten? Wie oft in der DDR-Realität sind Details verräterisch. Aus den wenigen Plexiglas-Lichtkuppeln des mittleren Dachteils dringt symbolisch Licht nach außen, ansonsten ist das Flachdach in vollständiges Dunkel gehüllt. Trotz aller Glühbirnengalaxien und Neonröhrenreihen wirken weite Teile des Gebäudekörpers schummerig, wozu ebendieser Gegensatz zwischen Wohnzimmergemütlichkeit und Parkdeckbeleuchtung beiträgt. Bedenkt man, welche Bemühungen die DDR im Energiesektor unternahm und welchen hohen Preis sie dafür bezahlte, um aus minderer Braunkohle Strom zu erzeugen, wird die angestrengte Vergeblichkeit dieses Leuchtsymbols noch deutlicher. Das Dunkel blieb, die Zukunft leuchtete nicht. Beziehungsweise nicht hier.

Abbildung 5
Erichs Lampenladen, hell erleuchtet, leer.

Quelle
Palast der Republik, Red.-Kollektiv: Regine Kaufmann u. a., Dresden o. J. [1977]. Cover, Ausschnitt.

Ein Foto der Karl-Marx-Allee vom Berliner Fernsehturm

Was wird wohl in zweihundert Jahren von der DDR-Geschichte übrig sein? Ich könnte mir vorstellen, dass im Lauf der Zeit manche mentalitäts- und alltagsgeschichtlichen *longe-durée*-Gemeinsamkeiten der beiden deutschen Nachkriegsstaaten stärker betont und in Kontrast zur jeweiligen Systemkonformität gesehen werden als das jetzt der Fall ist. Das wäre insofern ein Problem, als es sich eindeutig um eine teleologische Sicht und Siegergeschichte handelt, in der die DDR als scheiternder Versuch der Etablierung eines alternativen deutschen Pfads der Moderne unter spezifischen Bedingungen erscheint,[12] der am Ende wieder in den vom Westen repräsentierten Mainstream deutscher Geschichte einmündet. Das Charakteristische der DDR-Geschichte wäre ausgelöscht. Auch wenn wir von solchen Meistererzählungen noch weit entfernt sind, haben die letzten zwanzig Jahre DDR-Geschichtsschreibung gezeigt, wie wenig wir mit diesen vier Jahrzehnten deutscher Geschichte zurandekommen. Der Schatten verklärender Ostalgie und nachholender Ideologiekritik über der Geschichte der DDR[13] ist bedeutend größer als der des Berliner Fernsehturms auf diesem Reiseführerfoto aus den 70er Jahren. Auch die alltagsgeschichtlichen Probleme von Flieger- und Froschperspektive lassen sich an diesem Bild festmachen: Je größer die Blickdistanz, desto deutlicher treten Makrostrukturen wie hier die städtebauliche Gestaltung der Karl-Marx-Allee in den Vordergrund. Und aus der Stratosphäre der politischen Idealtypologie ist man dann schnell beim Begriff der modernen Diktatur. Die Mikroperspektive der Einzelschicksale auf Straßenniveau tritt so nicht nur zurück, sondern löst sich im herrschafts- und stratifikationsgeschichtlichen Nebel auf.[14] Aber auch der antiquarische Mikroblick in die Plattenbauwohnzimmer ist nicht die ganze Geschichte, sondern führt ebenso an den Eigenarten der DDR als sich entwickelndem Lebensraum in vierzig Jahren Zeit- und Gesellschaftsgeschichte vorbei. Dabei gibt es längst gelungene historiographische Modelle für die Darstellung der Aspekte von ‚Terror und Traum' in sozialistischen Regimen,[15] denen vor allem die Analyse ihres Pfads in der Moderne gelingt. Es wäre dringend wünschenswert und außerordentlich ertragreich, Schlögels paradigmatisch gezähmten *histoire-totale-Ansatz* über Moskau 1937 auf Ost-Berlin 1977 zu übertragen, also gewissermaßen dem Blick vom Fernsehturm auf die Karl-Marx-Allee verschiedene Blickrichtungen und Blickhöhen an die Seite zu stellen. Auf diese Weise kann eine alltags-, mentalitäts-, aber auch herrschaftsgeschichtlich dichte

12 Vgl. meinen Versuch einer Beschreibung in Kategorien des *nationbuilding*: Rolf-Ulrich Kunze, Die DDR seit 1971 als Nationalstaat, in: Archiv für Kulturgeschichte 92 (2010), S. 399-425.

13 Kritisch gegenüber beidem Stefan Wolle, Die heile Welt der Diktatur. Alltag und Herrschaft in der DDR 1971–1989, Berlin 1998, S. 13-25.

14 Ein krasses Beispiel für alltagsgeschichtliche Ignoranz bietet Beate Ihme-Tuchel, Die DDR, Darmstadt 2002.

15 Karl Schlögel, Terror und Traum. Moskau 1937, Bonn 2008.

Beschreibung entstehen, in der biographischen Konkretionen Integrationsfunktion zukommt. Entscheidend dabei ist, wie Schlögel vorgeführt hat, der Mut zur konsequenten topographischen Darstellung, zur genauen Beschreibung von gestalteten sozialen Räumen, die weder in ihrer ideologischen noch in ihrer industriemodernegeschichtlichen Dimension aufgehen, sondern sich als multidimensionale Lebenswelt nur dann erschließen, wenn man Weltanschauungs- und Modernisierungsenergien als Ausdruck von Eigenständigkeit berücksichtigt. Je größer der Abstand zur DDR-Geschichte wird, desto wichtiger ist es, die Andersartigkeit und Eigenzeitlichkeit der DDR als großflächiges Sozial-, Herrschafts-, aber auch Modernisierungsexperiment weder monumentalisch noch antiquarisch, sondern aufmerksam kritisch zu beschreiben – eine Sichtweise, die nicht von ungefähr ganz am Anfang der ersten zeitgenössischen Blicke von Westdeutschen auf die DDR stand: Es war die Perspektive des Reiseberichts von Marion Gräfin Dönhoff, Theo Sommer und Rudolf Walter Leonhardt, die im März 1964 zwei Wochen die DDR bereisten und dann für die ZEIT darüber schrieben.[16] Heute ist dies eine Quelle und zugleich ein methodisches Vorbild, weil die diese drei sehr genau hingesehen haben.

Abbildung 6 So fern, so nah: die DDR als anderes Deutschland.

Quelle Klaus Weise, Bernd Dochow, Berlin Hauptstadt der DDR A bis Z, Berlin (Ost)/Leipzig 1978, S. 111.

16 Marion Gräfin Dönhoff, Rudolf Walter Leonhardt, Theo Sommer, Reise in ein fernes Land. Bericht über Kultur, Wirtschaft und Politik in der DDR, Hamburg 1964.

Ein Foto des Alexanderplatzes

Das Bildgenre ‚großstädtischer Verkehr' war für die Selbstdarstellung der DDR wichtig. Dabei ging es wohl seit dem Ende der Ulbricht-Ära nicht mehr um die Inszenierung des ohnehin aussichtslosen Wettbewerbs mit der Mobilitätsdominanz des Klassenfeinds, sondern dann unter dem noch ambitionierten Honecker um die soziale Konstruktion einer in manchen Zügen nationalen DDR-Identität, zu der in besonderer Weise auch die Identifikation mit den Verkehrssystemen gehörte. Ein wenig erinnert dieser Versuch zur Erfindung einer Identität an den Stolz eines H0- oder TT-Modelleisenbahners über die authentische Stimmung seiner Anlage. Als Herr über viele Züge, PKW- und LKW-Modelle verfügt er über eine große Zahl und Diversität an Mobilitätsformen auf eingeschränktem Raum, und je nach gewählter Perspektive kommt seine symbolische Repräsentation nicht nur der Wirklichkeit erstaunlich nahe, sondern ermöglicht ihrem Besitzer, sich mit dem Ganzen seines Verkehrstechnotops identifizieren. Der Fotograph, der hier in den 70er Jahren eine Szene am Alexanderplatz fotographiert hat, tat dies, vielleicht ohne das zu wissen, mit dem Blick eines Modelleisenbahners. Sein Bildausschnitt ergibt eine gut gestaltbare Modellbahnanlage mit der S-Bahnbrücke als Paradestrecke in Vordergrund, die auf der einen Seite in der angedeuteten Halle des S-Bahnhofs Alexanderplatz, auf der anderen hinter Gebäuden verschwinden könnte. Tiefe erhielte die Darstellung durch eine etwas reduzierte Hintergrundbebauung nach dem Vorbild der hier zu sehenden Rasterfassaden. Die Straßenverkehrsfläche hinter der S-Bahnbrücke mit ihrer geringen Typenvielfalt von Autos und Bussen ist ebenfalls leicht in den Griff zu bekommen. Etwas Mühe müsste man sich mit dem Werbeslogan ‚Sauberkeit und Frische' geben. Hier würde ich auf Beleuchtung zugunsten einer sauber ausgeführten Nachbildung aus farbigem Papier auf Pappe verzichten. Die hohen Ständerlampen dürften ebensowenig fehlen wie die eigentümlichen, vierfach kugelförmigen Fußgängerlampen im Vordergrund. Selbstbau wäre hier nicht zu umgehen. Auch bei der Straßenbeleuchtung käme es nicht auf die elektrische Funktion, sondern die Stimmigkeit der Formgebung an. Kein kleines Problem wären die Passanten. Die im Fachhandel erhältliche Auswahl an maßstäblichen Modellfiguren war jedenfalls zu DDR-Zeiten zu klein, um den Fußgängerbereich unter der Brücke glaubhaft zu bevölkern, und nachbauen lassen sich Modellmenschen in H0 praktisch nicht. In gewisser Weise würde diese Reduktion der nachgebauten Wirklichkeit zum unbelebten Architekturmodell mit fahrbarer Modellbahn und automobilen Standmodellen die durch spezifische Knappheiten bestimmte DDR-Realität sehr treffend abbilden. Eine den meisten Modelleisenbahnern unangenehme Lösung dieses Dilemmas liegt in der partiellen Erhöhung des Abstraktionsgrads in Form der Andeutung: Farbe, Zeichnung und Halbfreliefs ersetzen Vollgebäude und Straßenmöblierung, Streichholzspäne stehen für Fußgänger. Der in der DDR ungebräuchliche Modell-

bahnmaßstab Z zwingt aufgrund seiner Kleinheit geradezu zu solchen Konstruktionen. Übrigens hatte auch das Ende der DDR nicht wenig mit dem Schicksal jeder Modelleisenbahn gemein: keine von ihnen ist für die Ewigkeit gemacht. Der Staub deckt sie zu, zerstört ihre partielle Funktionalität, auch wenn eine Ahnung der ursprünglichen Gestaltungsabsicht noch lange erhalten bleibt. Aber die nächste Generation interessiert sich in der Regel für andere Identitätsprojekte.

Abbildung 7 Sauberkeit und Frische!

Quelle Klaus Weise, Bernd Dochow, Berlin Hauptstadt der DDR A bis Z, Berlin (Ost)/Leipzig 1978, S. 92 f.

Ein Foto des Reisebüros der DDR am Alexanderplatz

Das Foto zeigt mindestens drei Formen des Reisens: mit dem staatlichen Reisebüro der DDR in den ideologisch erlaubten Teil der Welt, mit dem im Vordergrund parkenden Wartburg-Kombi auf den Straßen des realen Sozialismus unterschiedlicher Spielart, schließlich in der Vorstellung beim Blick vom Berliner Fernsehturm in jede Himmelsrichtung. Die von der harten mitteleuropäischen Sonne beschienene, streng symmetrische Rasterfassade am Alexanderplatz im internationalen Stil verkörpert die Zugehörigkeit der kleinen DDR zur Welt: sie würde auch in Frankfurt am Main oder in Rotterdam nicht weiter auffallen. Genau dies war auch ein wesentliches Ziel der gebauten DDR-Modernität im Wettbewerb der Systeme: unter Beweis zu stellen, dass dergleichen auch hier möglich und im Ergebnis annehmbar ist. Bei dieser Setzung von Vitalitätszeichen spielten nicht nur gewisse Bauhaus-, sondern auch ältere städtebauavantgardistische Vorstellungen eine Rolle, für die sich im Westen keine Investoren bzw. politischen Träger finden ließen. Das hier geschickt ins Bild gesetzte Ensemble soll zeigen und zeigt ja auch, dass auf diese Weise eine eigenständige DDR-Moderne entstanden ist. Indessen blieb die Vitalität immer beschränkt, und das galt besonders spürbar für das freie Reisen. Aber lässt sich das so platt verallgemeinern? Das hätte wohl bejaht, wer Teile der Familie im Westen nicht sehen konnte und/oder wer, ohne es zu dürfen, den alten sowjetischen Witz persönlich nacherleben wollte, in dem das ZK einen Beobachter für ein Jahr nach New York City schickt, um festzustellen, dass der Kapitalismus stirbt. Nach einem Jahr kommt er zurück und berichtet. Ja, der Kapitalismus stirbt. Aber es ist ein wunderschöner Tod. Die DDR hatte ihre eigene Internationalität, und die war in manchen gesellschaftlichen Bereichen tiefer verwurzelt in mancher entlegenen Westprovinz, die Mallorca schon längst als zwölftes Bundesland betrachtete. Im Zuge der RGW-Wirtschaftsverflechtung und Militärhilfe des Warschauer Pakts für Drittweltländer kamen nicht wenige DDR-Bürger für längere Zeit in die Welt, Männer wie Frauen. Ärztinnen der Charité lernten in Afrika, was Bürgerkrieg bedeutet. Schiffsbau-, Kraftwerks- und Motorenbau-Ingenieure folgten der Spur von DDR-Technologie über den Globus. Noch in den 90er Jahren zeigten die Tagesschaubilder in fast allen Krisengebieten IFA-LKW. Der Schriftsteller Günter Kunert reiste Anfang der 70er Jahre in Westeuropa[17] herum und nahm 1972 eine Gastprofessur für Literatur in Texas an.[18] Über beides schrieb er, und beide Titel erschienen beim Aufbau-Verlag in Ost-Berlin. Sicherlich waren Reiseprivilegien diesen Umfangs weder für jedermann zugänglich noch von der Selbstdarstellung der DDR zu trennen. Die Mauer warf Schatten. Gleichwohl machte die professionelle Reisemöglichkeit die Systemgrenze zumindest semipermeabel. Und das Fremde war auch in anderer Form im DDR-All-

17 Günter Kunert, Die geheime Bibliothek, Berlin (Ost)/Weimar 1972 u. ö.

18 Günter Kunert, Der andere Planet. Ansichten von Amerika, Berlin (Ost)/Weimar 1974 u. ö.

Abbildung 8 Reisezentrum für die Reisefreiheit in die halbe Welt.

Quelle Klaus Weise, Bernd Dochow, Berlin Hauptstadt der DDR A bis Z, Berlin (Ost)/Leipzig 1978, S. 17.

tag präsent. Eine gar nicht so kleine, in keiner Weise integrierte Zahl von Gästen aus sozialistischen Brudervölkern arbeitete und studierte hier: aus Vietnam, aus afrikanischen Volksrepubliken, aus Kuba. Die DDR-Medien trugen auf ihre Weise zu einer Präsenz der Welt draußen bei. Zeitschriften wie das Urania Universum berichteten regelmäßig über besonders abenteuerliche Fernen und hatten dabei eine ähnliche Funktion wie Westermanns Monatshefte im Westen: eine Mischung aus Belehrung und Unterhaltung, die vor allem der Neu- und Bildgier Nahrung gab. Ob die Reisesehnsucht damit eher gedämpft und nicht vielmehr erst recht stimuliert wurde, steht dahin. Auffällig war in der DDR auch die besondere Popularität aller Verkehrsmittel, vor allem der Bahn und der Flugzeuge, um die herum sich ein Kult entfaltete, an dem manches Kompensatorische und Projektive zu beobachten war: Reisetechnikzuneigung als Ersatzhandlung fürs Reisen, eine vertrackte, vormärzliche und gerade darin besonders deutsche Form der Sublimierung.

Ein Foto einer FDJ-Veranstaltung im Palast der Republik

Bei meinen Familienbesuchen in Ost-Berlin beneidete ich meine etwas jüngere Cousine um ihre FDJ-Uniform und sah in ihrem Schimpfen auf den Stumpfsinn von Appellen und gemeinsamen Lippenbekenntnissen nur einen Aspekt einer mir jedenfalls vollständig verschlossenen Welt. Und in der spielte die Selbstorganisation von Jugendlichen in einer größeren Gruppe eine Rolle, die ich nicht von vornherein als totalitär-repressiv verstand, obwohl sicherlich vieles tatsächlich so dumpf war wie meine Cousine sagte. Auf jeden Fall entwickelte die FDJ und wahrscheinlich sogar jede Generation in ihr einen eigenen Stil. Ohne sich etwas dabei zu denken, nahm meine Cousine mich in eine Ausstellung im Palast der Republik mit, in der FKK-Fotos von FDJ-Jugendlagern an der Ostsee ausgestellt wurden: Das war in der DDR so vollkommen normal, dass weniger der pornographische, sondern tatsächlich der fotoechnische Blick im Vordergrund stand. Denn das Fotographieren und seine Semi-Professionalisierung gehörten zu den gepflegten Kompetenzen in der FDJ. Tatsächlich leistete sich die DDR hier eine Freizügigkeit, die im Westen in dieser Form trotz oder wegen einer legalen Porno-Industrie nicht denkbar war: Mentalitätsschatten von Schicklichkeit, überformt durch Jugendschutz- und feministische Lesarten, sorgten effektiv dafür. Aber auch das Politisch-Historische hatte einen anderen Stellenwert. Ebenfalls im Palast der Republik fand im Herbst 1987 eine Oral history- und Diskussionsveranstaltung der FDJ mit alten, hochdekorierten Spanien-Kämpfern statt, die als Rentner in Ost-Berlin lebten und von ihren Erlebnissen bei den Internationalen Brigaden im Spanischen Bürgerkrieg erzählten. Da ich keine auffällige Markenkleidung besaß, musste ich mich nicht aufwendig verkleiden, um mit meiner Cousine dort hingehen zu können und wiederum etwas zu erleben, was in Westbiographien nicht vorgesehen war. Mehreres war auffällig. Die gleichaltrigen FDJler verfügten über ein zeitgeschichtliches und auch literarisches Wissen – Hemingway, Orwell –, dass dem ihrer westlichen Peers sicherlich deutlich überlegen war. Selbst wenn man das als gruppen- und also im engeren Sinn kaderspezifisch wegzuerklären versucht, bleibt eine bemerkenswerte Zentralität von historischem Bewusstsein, vor allem: historischem Interesse, das sich in den Fragen an die Zeitzeugen manifestierte. Manche Fragen wie nach dem Realitätsgehalt von ‚For whom the bell tolls' kann man eben nur stellen, wenn man über die Zusammenhänge und ihre literarische Spiegelung schon etwas weiß, und das war der Fall. Weltanschauliches spielte dabei eine deutlich nachgeordnete Rolle, denn dass die Spanienkämpfer sich als Kommunisten verstanden und in der DDR das bessere Deutschland sahen, war nicht nur klar, sondern aus ihrer Sicht sogar nachvollziehbar: ihre Renten verdankten sie Ulbricht und Honecker, nicht der progressiven Rentenanpassung im rheinischen Kapitalismus. Nicht wenige von ihnen hatten in der Nazi-Zeit in Konzentrationslagern gesessen und sich dann beim Aufbau der DDR aus Überzeugung

engagiert. Jetzt erzählten sie davon in den Polytechnischen Oberschulen und eben bei der FDJ und nutzten die Gelegenheit auch zu einer milden Gegenwartskritik: sie vermissten in der realsozialistischen Realität mit allen ihren kleinen Sorgen und Problemen die Begeisterung, die sie als junge Leute in Spanien erfahren hatten, ein wenig auch die Dankbarkeit der Nachgeborenen für ein Leben unter insgesamt sehr viel günstigeren Bedingungen. Ich fuhr danach einigermaßen nachdenklich über die Grenze zurück.

Abbildung 9 FDJ-Veranstaltung im Palast der Republik, 70er Jahre.

Quelle Palast der Republik, Red.-Kollektiv: Regine Kaufmann u. a., Dresden o. J. [1977], S. 36.

Ein Foto vom Restaurant des Palasts der Republik

Tisch Nummer Acht im Restaurant des Palasts der Republik, Sie werden platziert: ein Familienausflug in den 70er Jahren. Statistisch ungewöhnlich für DDR-Verhältnisse sind die drei Kinder.[19] Im Realsozialismus kriegt man zwar früher Kinder als in den westlichen Schwäbisch-Hall-Bausparfamilien, die Autokäufe und Hausbau ökonomisch stemmen müssen, aber das ändert nichts am langsamen demographischen Sinkflug. Der Palast bietet eine gehobene kollektiv-öffentliche Identifikations- und Konsumsphäre, äußerlich vielleicht vergleichbar einer Stadthalle in der westdeutschen Provinz, aber konzeptionell davon vollkommen verschieden. Seine bemerkenswerte Popularität von Anfang an hängt mit dem gelungenen Mix an symbolischen und konkreten Konsumangeboten zusammen, der sich nicht an die Eigentümer von freistehenden Einfamilienhäusern, sondern an DDR-Bürger aus noch nicht-rekonstruierten Altbau- und kleinen Plattenneubauwohnungen richtet: Die Großzügigkeit und Weitläufigkeit des repräsentativen Orts der Republik, ein buntes kulturelles Angebot vom Flohmarkt bis zur E-Musik, vom politischen Volkskammer- bis zum richtigem Ballett stehen für einen DDR-spezifischen Erlebnisraum, der Urlaub von der Begrenztheit der eigenen Lebensverhältnisse bietet. Dazu gehört in besonderer Weise das Essen. Auf die gastronomische Versorgung unterschiedlicher Bedürfnisebenen wird besonderer Wert gelegt: neben dem Vollrestaurant mit gutkleinbürgerlicher Küche einschließlich Soljanka durchaus oberhalb des Niveaus von Eisbein mit Sauerkraut gibt es eine Kaffee-und Coctailbar sowie eine neoaltberliner Kneipe. Und überall gibt es etwas zu sehen. Es ist sehr hell hier, durch die mit sonderbar braunem Glas verkleidete Gebäudefront – eine Konzession an eine Leit- und Modefarbe des Jahrzehnts – dringt die mitteleuropäische Sonne, die in Berlin selbst dann, richtiger: erst recht dann einen melancholischen Zug hat, wenn sie besonders hell strahlt. Die Ausleuchtung, die allerdings vor dem Palast die Buna-Farbigkeit der Flaggen ein wenig zu transparent erscheinen lässt (Altkommunisten dürften dem gediegenen Stoff-Sattrot noch der 50er Jahre gelegentlich nachgetrauert haben), wird *indoors* ergänzt durch die auf allen Etagen großzügig verteilten Glaskolben, die den Eindruck erwecken, als wolle man die Leistungsfähigkeit von Narva-Glühlampen unter Beweis stellen. DDR-Wohnungen konnten so viel Helligkeit gar nicht produzieren. Ein Nebeneffekt besteht darin, dass man überall auf den zahlreich vorhandenen Sitzgruppen Lesende beobachten kann. Öffentliches Lesen gehört zu den Lieblingsbeschäftigungen des DDR-Bürgers, ob in der S-Bahn, auf der Parkbank oder eben hier. Eigentlich heißt ‚volkseigen' für das Individuum, das es an einem bestimmten öffentlichen Ort lesen kann, und sei es in der Betriebskantine eines VEB. Ansonsten ist die Möblierung des Palast-Restaurants in einem un-

19 Vgl. Stefan Wolle, Die heile Welt der Diktatur. Alltag und Herrschaft in der DDR, 1971–1989, Berlin 1998, S. 177-181.

auffälligen internationen Stil gehalten: marmorverkleidete Betonsäulen, beleuchtete grün-weiße Sicherheitshinweise, Glastrennwände als Raumteiler, eckenlose Metalltürgriffe, akustikreduzierendes Material an der Decke, Edelstahl-Lampenträger, dezent dekoratives Blattgrün, Stahlrohr-Bestuhlung. Später gibt's noch einen Kaffee an der Bar und ein Eis für die Kinder. Mit dem groben Deutungsinstrument des Gegensatzes von Wachstums- versus Mangelgesellschaft[20] ist das alles nicht einmal im Ansatz zu verstehen.

Abbildung 10 Ein friedlicher Sonntagmittag im Palast der Republik.

Quelle Palast der Republik, Red.-Kollektiv: Regine Kaufmann u. a., Dresden o. J. [1977], S. 133.

20 Zur Realgeschichte des Mangels vgl. ebd., S. 213-215.

Ein Foto vom Speisenangebot im Palast der Republik

Das Geschirr des Kaffeegedecks im oberen Bild hätte auch zu Zeiten der alten Reichsbahngesellschaft in den 20er Jahren Verwendung finden können. Etwas retro-spielerisch war allerdings die Pseudoschreibschrift ‚PdR' für ‚Palast der Republik'. Ein Kännchen Kaffee, ein schmales Stück Geleekuchen mit Fruchteinlage und Sahne, ein kleines Eis: überschaubare Köstlichkeiten, im Vergleich zu denen die Westentwicklung von der Fresswelle der 50er zur Supermarkt-Tiefkühlkostmassenselbstversorgung bei gleichzeitiger Etablierung von Anti-Cholesterin- und anderen Diätregimen wie von einem anderen Stern wirkt.[21] Die DDR blieb bei einem u. a. in der genossenschaftlichen Konsumbewegung grundgelegten Begriff vom Konsumluxus für kleine Leute stehen, dessen Maß die Grundversorgung war, nicht die Selbstentfaltungs- oder Vorzeigefunktion des besonderen Konsums. Das ist jedoch nicht gleichbedeutend mit einer essensfeindlichen Haltung, im Gegenteil. Die ständige Erreichbarkeit von Eisbein mit Sauerkraut und Bockwurst mit Schrippe war gegeben, ob an Mitropa-Bahnsteigkiosken, in der VEB-Kantine oder in Eckkneipen, deren düstere Einrichtung in den 20er Jahren stehengeblieben war. Engpässe in den Lebensmittelregalen, wenn auch nicht im Bereich der Grundnahrungsmittel, führten immer wieder den zu zahlenden Preis der politischen Ökonomie und die ideologische Aufladung auch des Essens vor Augen: vieles gab es nicht, aber alles war ausbeutungsfrei. Die Artikulationsfunktion des Konsums sollte sich von der individuellen auf die kollektive ideologische Befriedigung verschieben lassen. Das war Volksgemeinschaftlichkeit in neuem Gewand und vom NS-Eintopfsonntag des Winterhilfswerks auch stilistisch nicht weit entfernt. Ulbricht sprach noch ganz offen von „sozialistischer Menschengemeinschaft". Honecker tat das nicht, und sorgte im kybernetisch übersteuerten Rahmen enger ökonomischer Grenzen für zumindest symbolisch-kompensatorische Konsummöglichkeiten wie eben im Palast der Republik. Die Partizipation am gehobenen Konsum in der DDR folgte dabei eigenen Regeln: Der Gleichheitsgrundsatz durfte nicht allzu sichtbar außer Kraft gesetzt werden, daher verbot sich das Spiel mit der prestigeträchtigen Hochpreisigkeit von vornherein. Der planstaatlich festgelegte EVP verhinderte das. Da sich die Herausgehobenheit des Konsumakts im Realsozialismus nicht über den nackten Preis zum Zweck der Unterscheidung von *haves* und *have-nots* ausdrücken konnte, wuchs die Bedeutung des Drumherums, der semantisch-narrativen und dekorativen Codierung des Konsumgeschehens. Deshalb waren DDR-Bürger so scharf auf Verpackungen jeder Art und Bilder von Konsumwelten. Speisekarten, Tischdekoration und Geschirr bekamen eine Bedeutung, die an die Grenze der Außerkraftsetzung des Zweck-Mittel-Verhältnisses von ‚Was' und ‚Wie' führte. Andererseits ist diese

21 Vgl. Susanne Breuss (Hg.) Wien-Museum. Die Sinalco-Epoche. Essen, Trinken, Konsumieren nach 1945, Wien 2005.

‚überbaubetonte', aura-bildende und logo-fixierte Sublimierung des Konsumierens sehr bewusst und einprägsam. Historiker und Kulturwissenschaftler berücksichtigen bei ihrer Darstellung der DDR-Konsumgewohnheiten diese subjektiven Spiegelungen noch nicht genügend.[22] Deren stark identitätsbildende Mangelrationalisierung bestätigte eindrucksvoll die ideologiesystematisch zwar nicht vorgesehene, aber bis zu einer gewissen Grenze sogar unter den Bedingungen des täglichen Systemwettbewerbs über das West-Fernsehen funktionierende Verrechenbarkeit von realem und symbolischem Kapital. Anders ausgedrückt: nicht nur im Speiselokal des Palasts der Republik herrschte nicht der Geist des *All you can eat*, sondern der einer gestylten Inszenierung, und sei es in Form des Fleichspießes mit Fruchtbeilage zu Kerzenlicht und sehr untrockenem bulgarischem Rotwein.

Abbildung 11 Außeralltägliches im DDR-Alltag

Quelle Palast der Republik, Red.-Kollektiv: Regine Kaufmann u. a., Dresden o. J. [1977], S. 135.

22 Z. B. Ina Merkel, Utopie und Bedürfnis. Die Geschichte der Konsumkultur in der DDR, Köln u. a. 1999, S. 411-416; Annette Kaminskiy, Wohlstand, Schönheit, Glück. Kleine Konsumgeschichte der DDR, München 2001, S. 9-14.

Ein Fünfjahrplan-Plakat aus der DDR

Pläne waren in der DDR-Lebenswelt omnipräsent, sie takteten den Alltag von Arbeit, Konsum und Freizeit als realster Ausdruck des realen Sozialismus. Neu daran war weniger das Phänomen selbst, sondern der öffentlichkeitswirksame, auf Identitätsstiftung zielende Umgang damit. Pläne zur Effektivierung des Ressourceneinsatzes und der Marktsteuerung machten sowohl die OHL- wie die NS-Diktatur. Letztere begann auch vor dem Krieg damit, u.a. die KdF- und NSV-Planwirtschaft in den öffentlichen Raum zu tragen. Aber erst in der DDR wurde der Plan zum Teil des Selbstbilds der DDR als planförmig organisierter Gesellschaft. Das 1951 von dem Graphiker Horst Naumann für den Konsum-Genossenschaftsverband Sachsen gestaltete Plakat zeigt das.[23] Zirkel und Ähren stehen für den hochoffiziellen Charakter auch des Konsumplans. Dem Schriftdesign kommt besondere Signalfunktion zu: eine ungewöhnliche Formgebung mit teilweise stark betonten Serifen, die zeitgemäße Modernität suggerieren soll. Nicht fehlen darf das Leit- und Appellwort der sozialistischen Bewegung, für die „Vorwärts" nicht irgendein Richtungsbefehl ist, sondern für die Marschrichtung in eine bessere Zukunft steht. Wie es in der letzten Strophe der Internationale schon heißt: „Die Müßiggänger schiebt beiseite!/Diese Welt muss unser sein". Und diese Welt der sozialistischen Produktion ist Realität in der Stadt und auf dem Dorf, im Plakat links und rechts im Hintergrund zu erkennen. Hier wie dort findet Aufbau statt, da darf sogar noch ein Kirchturm angedeutet werden, der für die Identifizierbarkeit der Peripherie ebenso wichtig ist wie der rauchende Schornstein für die des urbanen Zentrums. Zwischen der Welt der Hochöfen und der des Fachwerks pendeln hochmoderne, aerodynamisch gestylte, rundliche Koffer-LKW, nicht etwa eine Regelspurbahn. Der Sozialismus setzt auf neue Technologien und stellt den Menschen bildfüllend in den Mittelpunkt: Frau und Mann leisten ihren Dienst in der noch jungen sozialistischen Menschengemeinschaft. Das tun sie genderrollenkonform: Die Vorzeigereichweite des Einsatzes von Frauen gerade auch im naturwissenschaftlich-technisch-großindustriellen Bereich wird erst in den 60er Jahren entdeckt und gezielt nach außen gekehrt. Das uns anstrahlende, wohlgenährte Pärchen könnte problemlos auf einem amerikanischen Filmplakat erscheinen, wäre aber auch beim Winterhilfswerk ohne weiteres durchgegangen, wenn auch vielleicht nicht in Kittelbluse und Laborkittel, den charakteristischen Attributen der sozialistischen Arbeitsgesellschaft. Konsum nach dem laufenden Fünfjahrplan 1952 bedeutet die Wiederverfügbarkeit von rotem Ballenstoff mit dezent-abstraktem Kleeblattmuster: es sind lauter Vierblättrige, die auf den Hüften der Bürgerinnen und als Vorhänge in den Wohnzimmern ebenso Glück bringen sollen. Die Verpackung in der linken Hand der Werbeträgerin, die aller Wahrscheinlichkeit nach ein industrielles Lebensmittel birgt, ist nicht genau zu identifizieren. Im besten

23 Vgl. http://www.bildindex.de/obj03183134.html#|0 [4.6.2012].

Fall ist es ein halbes Pfund etwas überdimensioniert, insofern aber konsumwunschgemäß dargestellter guter Butter. Vielleicht ist es aber auch Margarine aus dem Labor des männlichen Kittelträgers, dessen SA-Kopf und gerader Arierblick durch den freieren Haarwuchs und braune Augen (leicht ostischer Typ im Unterschied zu der Blond-Blauäugigen?) etwas gemildert wird. Außerdem trägt er den Komsomolzenhemdkragen zwar bis oben zugeknöpft, aber ohne bürgerlichen Binder. Als weisungsbefugter Weißkittel oder gar Ladenvorsteher im Westen hätte er sich das 1952 nicht erlauben können. Seine Würde ist jedoch die seiner Aufgabe, nicht die Äußerlichkeit des Gewands. Die eine Hand auf dem Herzen, die andere an Papieren, die sicherlich der Planumsetzung dienen, verkörpert er Schönheit und Rationalität des Plans auf dem Weg zu weiteren großen Erfolgen in Kleeblattstoff und Streichfett, EVP siehe umseitig.

Abbildung 12 Was kommt wohl im 3. Jahr des Fünfjahrplans?

Quelle http://www.museumsmagazin.com/speicher/archiv/2-2009/berlin/part1.php [4.6.2012].

Ein Luftbild der Museumsinsel

Luftaufnahmen der Hauptstadt der DDR waren immer prekär, da sie vieles zeigten, was nicht vorzeigbar war. Und nicht für alles ließen sich drei Jahrzehnte nach Kriegsende – das Foto ist in den 70er Jahren entstanden – die anglo-amerikanischen Bombenangriffe verantwortlich machen. So stand es im Reiseführer-Eintrag zum Stichwort Pergamonmuseum von 1978 noch nachzulesen und sollte den Eindruck erwecken, als sei dieses *obliteration bombing* nicht Teil der gemeinsamen alliierten Strategie in der Anti-Hitler-Koalition gewesen.[24] Die sowjetische Artillerie, die Berlin 1945 beschoss und befreite, hatte ja bekanntermaßen zwischen bürgerlich-humanistischem Kulturerbe und faschistischer Infrastruktur immer zu unterscheiden gewusst. Von oben war und ist Berlins Mitte vor allem ein Verkehrstechnotop auf mehreren Ebenen, zu dessen großen Merkwürdigkeiten die Stadtbahnquerung der Museumsinsel gehört. In Berlin ist immer schwer zu sagen, was eigentlich zuerst da war: hier war es eindeutig die früh kanalisierte Spree, dann kam die preußische Residenz, die Industrialisierung, Bismarcks Nationalstaat, 1882 schließlich die West-Ost-Stadtbahnstrecke, am Ende dann die imperiale Museumsarchitektur auf einer Spreeinsel: 1897 bis 1904 das ab 1956 so heißende Bode-Museum, 1909 und 1930 das Pergamon-Museum. Gibt es eine bessere sozialkonstruktivistische Überrestquelle für die Mentalität des Deutschen Kaiserreichs und seiner so ganz und gar nicht in die europäische Liga von London und Paris passenden Hauptstadt? Das Konkurrenzprojekt zum British Museum, eingeklemmt zwischen Spree und Hauptbahn, die sich kurvenreich auf Arkaden aus dem noblen Westen in den proletarischen Osten windet? Und die Frage ist ziemlich offen, was eigentlich das bemerkenswertere und für die Zukunft der Stadt wichtigere Bauvorhaben war: die klassizistische Hülle für die ehrwürdigen vorderasiatischen Raubgüter oder die viergleisige Viaduktstrecke zwischen Charlottenburg und Stralau: 11,6 Kilometer Trasse auf 731 Bögen, mit 56 Brücken über Straßen, sieben über Wasser.[25] Zu Berlin gehören seine urbanen Brachen, Abseiten und Nicht-Orte: zwischen 1945 und 1990 waren sie in West und Ost bildbeherrschend, gegeben hat sie auch schon vorher. Und auch das bundeshauptstädtische *second empire* hat es trotz aller Anstrengungen in der Verbreitung flächenfüllender Kreisstadtarchitektur wie am Potsdamer Platz noch nicht geschafft, sie gänzlich zu beseitigen. Auf dem Foto sind sie gut erkennbar: Wo hört zwischen Spree und S-Bahn-Arkaden der Monbijou-Park auf und wo fängt eine nicht näher definierte, spärlich baumbestandene, ansonsten leere Abstellfläche an? Selbst bei genauem Hinsehen erschließt sich nicht immer gleich, welche Art von Bebau-

24 Klaus Weise, Bernd Dochow, Berlin Hauptstadt der DDR A bis Z, Berlin (Ost)/Leipzig 1978, S. 181 f., 181.

25 Berlin und seine S-Bahn. Ein Bildband über eine Bahn und ihre Menschen, fotografiert von Thomas Starck, Berlin (Ost), S. 14.

ung mit Hinterhöfen, teerpappegedeckten Schuppen und Hallen sich da bis an die Spree schiebt. Dazwischen hohe Brandmauerwinkel, Schornsteine und immer wieder Bebauungslücken, notdürftig geflickte Giebellandschaften aus der Kaiserzeit, Variationen der Berlin-typischen fünfstöckigen Vorderfassade längs größerer Straßen: all das verliert sich am Horizont. Drei Gehminuten ist man hier vom Palast der Republik entfernt, ungefähr so lange wird auch der D-Zug, der hier zu sehen ist, bis zum Bahnhof Friedrichstraße brauchen, und noch mal drei Minuten, bis er im Westen ist, außerhalb der preußischen und Biermann-Melancholie, die über diesem Bild liegt. Bei meinem letzten Berlin-Besuch konnte man von der S-Bahn aus die Einschusslöcher des Häuserkampfs auf der Museumsinsel noch sehen: wahrscheinlich stehen sie inzwischen unter Denkmalschutz.

Abbildung 13 Preußisch-deutsche Kulissen in der DDR-Anverwandlung.

Quelle Ebd., S. 150.

Ein National Geographic-Foto von Ost-Berlin

Anfang der 80er Jahre berichtete das traditionsreiche amerikanische Publikumsmagazin National Geographic in einem Bildartikel ausführlich über beide Teile Berlins. Der Abschnitt über Ost-Berlin ist im Tenor freundlich. Von den Auswirkungen der politischen Herrschaftsqualität sieht er gänzlich ab, betont die wohlfahrtsstaatlichen Errungenschaften der DDR und die alternative Nischenkultur junger Leute im Altbau-Ambiente. Die Fotos sprechen eine eigene, andere Sprache. Ob amerikanischen Lesern bewusst war, in welchem Ausmaß die Ost-Berliner Alltagsrealität in äußeren Formen der 30er bis 50er Jahre ablief, steht dahin. Möglicherweise entsprach das, was sie unter anderem auf dem Bild unten sehen konnten, viel eher ihren Vorstellungen von der Vorherrschaft des Traditionellen in Europa als die Fotos vom schicken West-Berlin mit seiner Präsenz amerikanischer Truppen und der berolinischen Form von Westernization. Den Fotographen gereizt hat ein typisches Berliner Straßenensemble, das sich mit geringfügigen Veränderungen auch nach West-Berlin und in jedes Jahrzehnt nach 1930 verschieben ließe Der Bombenkrieg hat in diesem Straßenzug nur wenige Lücken gerissen. Was wir wahrscheinlich aus einem Fenster oder vom Balkon einer Querstraße aus sehen, wirkt mit etwas Distanz freundlich. Eine breite Straßenanlage aus der Kaiserzeit mit Allebäumen, unter denen man sich den breiten Berliner Bürgersteig denken muss: neben dem hohen Bordstein ein durchlaufender Sand- oder Pflasterstreifen, mit öffentlicher Wasserpumpe in regelmäßigen Abständen, dann der Plattenweg für Fußgänger, unmittelbar bis zu den Hausmauern nochmal ein Streifen kleiner Pflasterung. In West-Berlin werden diese Bürgersteiglandschaften gern wild zugeparkt, in Ost-Berlin reicht der Parkraum am Rand der breiten Fahrbahn noch aus. Die hat bereits über dem Kopfsteinpflaster eine Asphaltdecke erhalten. Dem beißenden Berliner Frost dürfte sie allerdings nicht lange standhalten. Die Fassaden zeigen das Gesicht bürgerlicher Normalbebauung in Berlin vor 1914: fünfgeschossig, die nicht ausgebauten, sehr einfachen Dächer durch Brandmauern voneinander getrennt, Blockstruktur mit Eckhäusern, in denen man eine Kneipe oder ein Ladengeschäft erwarten kann, je nach Vermögensstand des Bauträgers mehr oder weniger ausgestellte Erker und Balkone an der symmetrischen Vorderseite. Nur zu ahnen sind die Hinterhöfe, in diesem ursprünglich bürgerlichen Wohnviertel weniger regelmäßig kleinindustriell genutzt: eher eine Mischung aus Schuppen, sauberem Gewerbe und dem einen oder anderen, aus vielen Fenstern einsehbaren Gartenstreifen. Wer genau hinsieht, erkennt einen Schornsteinwald: die Kohlefeuerung in vielen Kachelöfen erfordert es, und auch an Sommertagen wie diesem kann man das riechen. Der saure Hauch der Braunkohlenfeuerung hängt überall. Auch wenn eine junge Frau mit Kinderwagen gerade die Straße überquert, verändert sich die Altersstruktur solcher Viertel durch den Wegzug junger Familien dramatisch. Wer kann, zieht in die neuen

Plattenbausiedlungen wie Marzahn. Sie haben Zentralheizung und bieten eine wesentlich bessere Infrastruktur. Sanierungsprogramme für Altbaubestand gibt es, im DDR-deutsch Modernisierung genannt, aber sie kommt nicht voran. Nicht mehr bewohnbare Häuser werden mit Wellblechverschlägen abgesperrt. Fast in jeder Straße stehen Bauwagen und finden sich, wie auch in diesem Bild zu sehen, Haufen mit Schutt oder Baumaterial. Der planerfüllende Akzent liegt jedoch auf dem Neubau an der Peripherie, nicht auf der Gebäudeerhaltung im Zentrum, zumal das architektonische Erbe der bürgerlichen Klassengesellschaft ohnehin Mahnmal einer überwundenen Vergangenheit und nicht Gegenstand offizieller Nostalgisierung ist. Aber auch zu den radikalen Alternativen eines sozialistischen Städtebaus fehlen die Mittel. Für neue Wohnarchitektur interessiert sich der National Geographic-Beitrag allerdings nur in West-Berlin. Das Neue im Osten kommt am Beispiel des Alexanderplatzes vor und wird bewusst als betonierte Ödnis in Szene gesetzt. Vielleicht dachte der Fotograph dieses Bilds ja auch daran, dass man hier nur die Autos austauschen und den Häusern Feuerleitern verpassen müsste, um gar nicht so weit weg von der Brooklyn Bridge zu sein.

Abbildung 14 Ewiges Berlin.

Quelle Priit J. Vesilind, Two Berlins. A Generation apart, in: National Geographic 161 (1982), H. 1, S. 2-51, 27.

Ein Schmalspurbahnfoto aus der DDR

Im Urania Universum 27 (1981) findet sich in einem Artikel über das Schmalspurbahnnetz der DDR[26] ein Schwarz-Weiß-Foto zur ältesten öffentlichen Schmalspurbahn Deutschlands, der sächsischen 750-mm-Strecke von Freital-Hainsberg bei Dresden nach Kipsdorf:[27]

> „Postkutschen und Pferdefuhrwerke bewältigten im Osterzgebirge noch immer den gesamten Personen- und Güterverkehr, als am Fuße der Berge schon lange die Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden verkehrte. Nachdrücklich forderten die Besitzer der kleinen Industriebetriebe von Glashütte, Schmiedeberg und Dippoldiswalde deshalb den Anschluß an das Eisenbahnnetz. Als die ‚Weißeritztalbahn' mit dem ersten Spatenstich am 16. Juli 1881 schließlich Wirklichkeit zu werden versprach, stiegen die Grundstückspreise entlang der geplanten Strecke. Reiche Großstädter ließen sich dort Villen und Landhäuser bauen".[28]

Das Foto zeigt nicht nur, was vom Erbe der bürgerlich-kapitalistischen Klassengesellschaft Ende der 70er Jahre noch bestand, sondern auch, in welchem Ausmaß Alltag und Infrastruktur durch das Nebeneinander von Maß und Form der Kaiserzeit und der realsozialistischen Modernisierung geprägt waren. Timothy Garton Ash hat in seinem vielzitierten Reisebericht über die DDR als rotes Preußen von 1981[29] viel zu wenig auf diese so besonders sichtbaren langen Kontinuitäten und viel zu stark auf die aus dem Nährboden des ewig autoritären deutschen Charakters resultierenden politisch-militärischen Familienähnlichkeiten abgestellt. Das mag ja psychologisch daran gelegen haben, dass die realsozialistische Tristesse des Schmalspurbahnfotos den Alltagserfahrungen in der sterbenden Industriegesellschaft Großbritanniens zu dieser Zeit geradezu provozierend ähnlich war. Erstaunlich wenig müsste an dem Bild geändert werden, um es nach Großbritannien, zum Beispiel in die walisische Nebenbahnlandschaft, zu verlegen. Aber auch innerhalb der deutschen Mobilitäts- als Gesellschaftsgeschichte ließe sich die Aufnahme mit geringem Aufwand wie ein Passepartout über alle Schlünde und Klüfte der Zeitgeschichte bis um 1900 verschieben. Das hat auch damit zu tun, dass wir ein idealtypisches Modellbahnmodul sehen, das zum Ensemble der britischen wie der deutschen Schmalspurlandschaften gehört: ein Bahnübergangsmotiv mit allem, was dazugehört. Ein alter, von Gebrauchsspuren gezeichneter Sechswagenzug kreuzt am Ortseingang die kleine Landstraße, bringt den Autoverkehr in Gestalt eines Wartburg

26 Uwe Gerig, Bimmelbahnen, in: Urania Universum 28 (1981), S. 105-117.
27 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Wei%C3%9Feritztalbahn [15.5.2012].
28 U. Gerig, Bimmelbahnen, S. 113 f.
29 Timothy Garton Ash, „Und willst du nicht mein Bruder sein". Die DDR heute, Hamburg 1981.

Kombi und einer Lada-Liomousine vorübergehend zum Stehen, die nähere Umgebung mit viel Qualm und einer Geräuschkulisse erfüllend, die man sich dazudenken kann: das Quietschen der Räder in der Rechtskurve dürfte mindestens so laut sein wie der Vitalitätston der Lok. Der links im Bild sichtbare Gleisoberbau ist schlicht und erhebt sich kaum über die Geländestruktur oder auf das Straßenniveau, an dem ganz vorn gerade noch erkennbaren Straßenübergang wird das deutlich. Im Hintergrund scheint durch winterkahle Äste mindere Schultze-Naumburg-Wohnhausarchitektur, deren Formenregelmäßigkeit sowohl gegen den regentrüben Tag und den Verfall der Bausubstanz behauptet. Überlandleitungen und Straßenmöblierung runden das perfekte Diorama ab, das einmal mehr und eindeutig als eigentümliche Mischung von Überrest- und Traditionsquelle zeigt und zu zeigen bestrebt ist, wie alltäglich und zugleich identifikationsfördernd der Umgang mit alter Technik in der DDR war. Dieses Phänomen, bei dem der Eisenbahn als identifikationsfreundlicher, mit vielen biographischen Erfahrungen verbindbarer Großtechnik eine Schlüsselrolle zukam, ist historisch noch nicht erschlossen. Die DDR blieb bis zu ihrem Ende ein Eisenbahnland.

Abbildung 15 Obercarsdorf an der Weißeritztalbahn, Ende der 70er Jahre – und in einem soziotechnischen Kontinuum von fast 100 Jahren.

Quelle U. Gerig, Bimmelbahnen, S. 107.

Ein Urania Universum-Cover 1981

In den Kriminalromanen von Sjöwall/Wahlöö freut sich Kriminalkommissar Martin Beck immer wieder, wenn er in Trelleborg die auf der Linie Saßnitz/DDR–Trelleborg verkehrende Eisenbahnfähre ein- oder auslaufen sieht, weil sie noch die Form eines richtigen Schiffs hat. Auf das Artefakt projizierte Bekenntnisse des Autorenehepaars zum Sozialismus, die sich im Laufe der zehn Bände ihrer zwischen Mitte der 60er und Mitte der 70er Jahre spielenden Serie immer aufdringlicher in den Vordergrund drängten, dürfte das vor allem das Auslaufen der Fähren auf der anderen Seite nicht bei jedem hervorgerufen haben. Reisefreiheit galt von Sassnitz aus nicht in Richtung Trelleborg. Deshalb entbehrte die Selbstdarstellung der DDR im Bereich der Verkehrsvernetzung nie eines gewissen strukturellen Zynismus: angucken war erlaubt, mitfahren nicht immer. Die erste Frage, die man an das Urania-Universum-Cover aus dem Jahr 1981 stellen kann, was das wohl für Leute sind, die man an Deck der Fähre Rügen/Sassnitz erkennen kann: zurückreisende Schweden? Transitreisende? Reisekader mit einem konkreten Auftrag für das feindliche kapitalistische Ausland? Wer weiß es außer den stempel- und aktenführenden Organen. Das Foto ist wohlkomponiert und weichgezeichnet. Es wirkt alles so träumerisch-selbstverständlich und benutzbar. Der Lichtgegensatz zwischen dem blass-milchigen Himmel und dem grün-gelblich ausgeleuchteten Schiffsbauch mit Güterwaggons unter der markant beschrifteten Heckklappe, die Symmetrie der Aufbauten mit der sanft verschwimmenden Deckbeleuchtung: all das ist überdeutlich auf angenehmes Fernweh angelegt, obwohl es in offizieller Lesart um Stolz auf die Weltläufigkeit und Verkehrsanbindung der DDR gehen soll. Vielleicht lag in dieser eigentümlichen Doppelcodierung aus ideologischer Oberfläche und kompensatorisch technikverklärendem, artefaktbezogenem Subjektivismus, die sich auch in der DDR-Eisenbahn- und Flugzeugfotographie beobachten lässt, einer der charakteristischen Züge des Alltagslebens in der DDR. Medien wie das Urania Universum beförderten diese Schizophrenie aus hochidealistischem Realtechnikbezug und einer vormärzlichen Verlagerung der Gedankenfreiheit in den Bereich des Vorgestellten und Angelesenen. Anders gesagt: die Technikrezeption in der DDR hatte nicht nur bildend-polytechnische und den objektiven Lebensstandard in einer agonalen Konsumgesellschaft sichernde, sondern auch hochromantische Züge. An der Fähre selbst war wenig Romantisches, auch wenn Kriminalkommissar Becks Wertschätzung ihrer Linienführung nachvollziehbar ist. Die Rügen war 1971 von der Rostocker Neptunwerft als ein typisches Modernisierungsprodukt ihrer Zeit fertiggestellt worden.[30] Von der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt, verkehrte sie zwischen 1972 und 1989 täglich bis zu sechsmal zwischen Saßnitz und Trelleborg. Nach Verwendung auf anderen Ostsee-Strecken unter wechselnden Betreibern wurde sie 2005 in den Nahen Osten verkauft,

30 Das Folgende nach http://de.wikipedia.org/wiki/Rügen_(Schiff,_1972) [4.3.2014].

was einmal mehr das lange soziale Leben von Schiffen und Eisenbahnen unterstreicht. Auch wenn sie traditionell aussah, war die 153 Meter lange und 19 Meter breite Rügen mit einem Tiefgang von 5,8 Metern und 6495 BRT, einer Transportkapazität für 322 Passagiere, 42 Güterwaggons und Stellfläche für 74 Kraftfahrzeuge oder 12 Trailer ein modernes Schiff, das von zwei Verstellpropellern angetrieben und durch eine Flossenstabilisatoren-Schlingerdämpfungsanlage ruhig auf dem Wasser gehalten wurde.

Abbildung 16 So nah und so fern.

Quelle Urania Universum 27 (1981), Coverumschlag.

Aber das alles muss man gar nicht wissen, um beim Blick auf das Urania-Cover die Möwen schreien und die Wellen sanft ans Kai klatschen zu hören.

Abbildung 17 Postalische Verstärkung der Reisesehnsucht.

Quelle http://de.wikipedia.org/wiki/Rügen_(Schiff,_1972) [4.3.2014].

Farben in der DDR

Zu den auffälligsten alltäglichen Besonderheiten der DDR-Lebenswelt gehörte im Vergleich zum Westen ein anderer Umgang mit Farbe. Niemand wird bestreiten wollen, dass die dem Westbesucher immer wieder auffallende Abwesenheit von Farbe und das Vorherrschen von Grau als der Grundfarbe des realen Sozialismus auch mit Ressourcenknappheit und Produktionsspezifika der Plaste und Elaste aus Schkopau zu tun hatte. Bei dieser Erklärung stehenzubleiben, wäre *in concreto* kulturgeschichtlich ebenso unterkomplex wie der gesamte dialektische und historische Materialismus marxistischer oder technizistischer Provenienz *in toto*. Würden wir auch nur einen Bruchteil der Sensibilität aufwenden, mit der Johan Huizinga in seinem ‚Herbst des Mittelalters' Prozesse der Selbstrepräsentation in Frankreich und in den Niederlanden während des 14. und 15. Jahrhunderts beschreibt,[31]

31 Johann Huizinga, Herbst des Mittelalters. Studien über Lebens- und Geistesformen des 14. und 15. Jahrhunderts in Frankreich und in den Niederlanden, München 1924 u. ö.

Abbildung 18
Was für ein Blau ist das?
Monochrom ist es nicht.

Quelle
Klaus Weise, Bernd Dochow,
Berlin Hauptstadt der DDR A bis Z,
Berlin (Ost)/Leipzig 1978,
Innencover vorn.

dann könnte uns die Farbverwendung in der DDR lange beschäftigten. Das vorherrschende Grau hob das omnipräsente Rot der weltanschaulichen Leitfarbe ganz im Sinne der Internationale um so mehr hervor: hell aus dem dunklen Vergangnen leuchtet die Zukunft hervor. Die Richtigkeit und Realpräsenz der Weltanschauungsimplementation wurde symbolisch immer wieder farbig unter Beweis gestellt: Grau das Erbe der kapitalistischen Ausbeutergesellschaft in ihren imperialistischen und faschistischen Zuspitzungen, Rot die Farbe ihrer Überwindung hin zu einer besseren sozialistischen Zukunft, die vom Fahnenstoff auf die Wirklichkeit ausstrahlt. Neben dem zentralteleologischen Rot in der Liturgie der öffentlichen politischen Religiosität gab es die Uniformkultur der amtswaltenden Organe, bei denen Leitfarbigkeit eine wichtige Rolle spielte: Das leuchtende Blau der FDJ, das Graugrün der NVA, das Hellgrün der VoPo. Legt man Fotos des öffentlichen Raums in der DDR neben solche aus der Endphase des Ersten Weltkriegs, ist schnell zu zeigen, dass die Uniformierung der Gesellschaft in der DDR ihr Vorbild weitaus weniger im

Abbildung 19
Hat dieses Rot einen Namen?

Quelle
John Lekschas (Leiter des Autorenkollektivs), Strafrecht der DDR, Berlin (Ost) 1988, Schutzumschlag vorn.

nationalsozialistischen Führerstaats-Korporatismus als im preußischen Sozialismus der OHL-Diktatur hat, die gleichsam das Grundmuster der kybernetischen Totalmobilisierung einer Industriegesellschaft und auch der sichtbaren, formierenden Durchherrschung in der deutschen Zeitgeschichte darstellt. Im Bereich des privaten Konsums wiederholte sich das Kontrastphänomen zwischen Anspruch und Wirklichkeit: Farbige, insbesondere Graphiken und Verpackungen hatten in der DDR einen hohen suggestiven Stellenwert bei der Erzeugung einer alltagsmythischen Produktaura. Wo bestimmte begehrte Konsumgüter knapp sind, bleiben oder werden, wächst die Bedeutung der Verpackungsgestaltung. Die Zeichnung und graphisch gestaltete Schrift hatte hier einen weitaus höheren Stellenwert als in der foto-orientierten Werbung im Westen. Evidente Beispiele sind die Logos von Reichsbahn und Interflug. Eine Merkwürdigkeit eigener Art war die Verbreitung schräger Farbigkeit auf Produkt-, insbesondere auf Plastoberflächen. Dieses Thema hängt noch am engsten mit den Besonderheiten der Produktionsprozesse im mitteldeutschen Chemie-Dreieck zusammen: Manche Grünblau-, Gelbbraun- oder blassblauweißen Farbmischungen auf Auto- und an Gebäudeteilen, das jede Obertrikotage auf Wo-

chen geruchlich kontaminierende tiefe Tannengrün der Kunststoff-Sitzpolster in Reichsbahn-D-Zugwaggons, die Plastoberflächen von Amtsschaltern, Möbeln und Wandverkleidungen, schließlich die Farbgestaltung der Printmedien: all dies war hochgradig DDR-spezifisch und zugleich typisch für den staatssozialistischen, agonal, partiell und symbolisch konsumgesellschaftlichen Pfad deutscher Geschichte, dem die DDR konsequent bis zum Ende folgte – und dass nicht ausschließlich nur, weil das so sein musste.

Glasmalerei

In den Kathedralen, aber auch den kleineren Kirchen des Mittelalters, erzählten bunte Glasfenster, ob tatsächlich bemalt oder als Glasmosaik zwischen Bleieinfassung, einer mehrheitlich illiteraten Gemeinde die Heilsgeschichte. Dem Betrachter wurde der verbindliche Heilskosmos in seiner Katholizität vor Augen geführt, deren Teil er war. Dass die Glasmalerei auch säkularen Sinnstiftungszwecken in lesefähigen Gesellschaften dienen kann, zeigt eine doppelseitige Abbildung im Rahmen einer Abhandlung über die Glasmalkunst im Urania Universum.[32] Zu sehen sind von Walter Womacka gestaltete Glasfenster im Treppenhaus des damaligen Staatsratsgebäudes in Ost-Berlin. Drei Motivflächen sind zu unterscheiden: in der Mitte eine heilige sozialistische Familie unter dem Staatswappen der DDR, links und rechts eingerahmt durch Beispiele für die sozialistischen Produktivkräfte. Im Mittelpunkt steht der Mensch, kernfamilienförmig organisiert. Die blonde sozialistische Maria trägt ein züchtiges, kniebedeckendes Kleid, dessen angedeuteter Schwung von der kapitalistisch-pornographischen Marilyn-Verworfenheit Welten entfernt ist. Verträumt-bedöselt sieht sie in die Ferne und ein bisschen ins Leere. Ihr kantiger Gemahl im ernsten, blau-schwarz-braunen Ehrenkleid der proletarischen Arbeit – Arno-Breker-Comics hätten solche Figuren präsentiert – schaut den Betrachter frei und gerade an: Das ist die Offenheit und Humanität des neuen sozialistischen Menschen. Der sozialistische Jesus ist auf den Vater bezogen, auf dessen starkem Mannesarm er sitzt und mild unter seinem Scheitel lächelt. Die Geste seines rechten Arms ist vielfältig interpretierbar: ein Heben der Hand zur Sonne, die neben dem Staatswappen – wenn auch klein – erstrahlt? Ein angedeutetes Melden wie in der Schule in symbolischer Vorwegnahme der lernenden Mitarbeit am Aufbau des Sozialismus? Ein Gruß vorbeiparadierender Truppen des sozialistischen Vaterlands oder gar der Staatsführung? Links neben der Maria stehen vier unmotivierte Blumen, auf die allerdings nicht das Licht der Sonne, sondern das von Hammer und Zirkel fällt. Links daneben wird der sozialistischen Eroberung des Kommunikationsraums Referenz erwiesen: eine riesige Satellitenschüssel, ein Sendeturm und eine Mischung aus

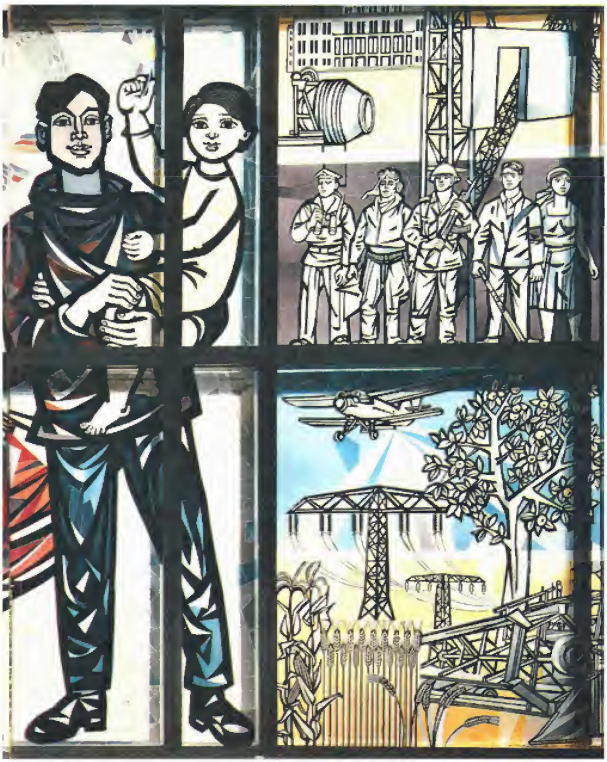
32 Hans Weiß, Die Kunst der Glasmalerei, in: Urania Universum 27 (1981), S. 118-125.

Teleskop und Kamera zeigen an, wie der Arbeiter- und Bauernstaat den Äther zum Surren und seine Frohbotschaft in die Welt und den Weltraum bringt. Im Feld darunter sehen wir den Ausschnitt einer großindustriellen Anlage, vielleicht eines karbo-chemischen Großbetriebs mit Rohren, Tanks, Kühltürmen, Kesseln in perspektivisch und sachlich undeutlicher Funktion. Besser erkennbar ist das Motivfeld links unten mit seinen Motiven aus der Stahlproduktion und aus der Energiegewinnung. Ein mächtiger Braunkohlenbagger schiebt sich ins Bild, hohe Strommasten ragen in den gelblichen Himmel, Kraftwerksschlote rauchen fröhlich. Wahrscheinlich hat der Glaskünstler an die erzgebirglichen Modelle von Bergwerken gedacht, in denen von unten nach oben die diversen Arbeitsschritte ebenso interdependent dargestellt werden wie hier in abstrakter Form: unten das Graben nach Ressourcen, in der Mitte die energetische Veredelung, oben die Umsetzung der Energie in Sendestärke. Die Motive auf der rechten Seite passen nicht so hübsch ineinander, hier musste noch ins Bild gebracht werden, was den ersten deutschen Arbeiter- und Bauernstaat sonst noch ausmacht. Oben wird intensiv an Symmetrischem gebaut, das aus Fertigteilen besteht. Dies geschieht unter dem Schutz der drei Waffengattungen der Nationalen Volksarmee und der Betriebskampfgruppen, deren wachsamer Blick nach rechts gerichtet ist. Sieht man genau hin, bewachen sie eine graue Mauer, die hinter ihnen steht. Im Bild unten scheint ein altertümlicher Doppeldecker die Sonnenstrahlen zu verdecken. Wahrscheinlich ist eher gemeint, dass es sich um eine in der LPG-Landwirtschaft, genauer gesagt in der Pestizidausbringung, eingesetzte Altmaschine handelt. Sie bringt ihren segensbewahrenden Hauch über einem Apfelbaum aus, merkwürdigerweise aber auch über großen Elektroüberlandmasten, die noch über dem Getreide stehen, das zudem gerade von einem Großgerät geerntet wird. Auch der primäre Sektor ist elektrifiziert, agrochemisch aufgerüstet und wird überflogen. Es ist eine sehr innerweltliche Heilsgeschichte, die hier in Variation des Leitmotivs von der Selbsterlösung des Menschen erzählt wird: die Geschichte vom Sieg des Sozialismus in der großindustriellen Produktionsschlacht und von der Verbesserung der Lebensverhältnisse für den Menschen, der die Gesetze der Natur und der Geschichte nur anzuwenden weiß. Das ist zwar kein Heilskosmos, aber doch ein bemerkenswertes Stück weltanschauungsfrommer und zugleich technoider Sinnstiftung. Das Staatsratsgebäude ist keine Kirche, aber auch die regierenden Kader, die Speerspitzen der Diktatur des Proletariats in seinem Ringen um die Ausgestaltung des Sozialismus, sollen an die Katholizität ihrer Botschaft erinnert werden. Die Omnipräsenz ideologischer Alltagsfrömmigkeit im Realsozialismus ist ein mentalitätsgeschichtlicher Faktor, dessen Wirkung bislang eher ideologiekritisch aufgelöst als verstanden worden ist: so sollte man mit kultureller Überlieferung nicht umgehen.

Abbildung 20 Unsere Menschen I.

Quelle Ebd., S. 118.

Abbildung 21 Unsere Menschen II.



Quelle Ebd., S. 119.

Abbildung 22 Die Heilige Familie bei der Arbeit: das Haus-Nazareth-Motiv, Glasmalerei in der neoromanischen kath. St. Josefs-Kirche Sehnde-Bolzum von 1897/98.

Quelle http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b1/Hl_Familie_Bolzum.jpg [18.5.2012].

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Titel

Der Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, ansässig Französische Straße 13/14, DDR – 1086 Berlin, wusste genau, warum der beliebte Fotokalender im Programm nicht Reichsbahnkalender heißen durfte: Obwohl die DRG in Fahrzeugen, Bauwerken und auch Mentalitäten auf allen Spurweiten bis zum Ende der DDR omnipräsent war, sollte nicht an die Flagschiffpublikation der Deutschen Reichsbahngesellschaft zwischen 1927 und 1943 angeknüpft,[33] sondern vielmehr der eigenständige Erfolg der DDR-Reichsbahn ins Bild gesetzt werden. 1988 hatte der Implosionsprozess der DDR schon begonnen, was den Stabilität suggerierenden Transpress Eisenbahnkalender dieses Jahres in ein besonderes schräges Abendlicht setzt. Die offizielle DDR der alltäglichen hohlen Phrasen, Rituale und Repressionen des Regimes war das eine, die hier schön fotographierte, dem ewigen Fern- und Westweh des DDR-Bürgers mit Netzstolz begegnende Bahnrealität etwas anderes. Sie repräsentierte einen Sektor der „heilen Welt der Diktatur",[34] der noch einen gewissen erfahrbaren Wirklichkeitsgrad hatte und über den Kreis der Eisenbahnfaszinierten hinaus als Hauptverkehrsmittel begrenzter Reisemöglichkeiten populär war. Wenn die DDR noch irgendwo überhaupt und dann noch fahrplanmäßig funktionierte, dann bei der DR. Zudem wurde sie im Lauf des Jahres 1989 schnell zur Infrastruktur der friedlichen Revolution, indem sie die Zentren der Bürgerproteste ebenso miteinander verband wie den petrifizierten und gerontokratischen Stasi-Staat mit den Fluchtorten in Prag und Ungarn. Das ist die Dialektik aller sozialkommunikativen Infrastrukturen, die als List der Geschichte die immer ängstlicher auf Macht- durch Kontrollerhalt setzenden, zugleich aber habituell technik- und modernisierungsbegeisterten Regime-Eliten traf. Der Transpress Eisenbahnkalender hatte seinen eigenen Sprach- und Bildstil. In den Texten mischt sich die traditionelle technotopische Charakteristik der Eisenbahn im Kontext des Jahresdurchlaufs mit DDR-typischen Elementen einer unterschwellig unsicheren Selbstdarstellungsprosa, die Selbstverständlichkeiten in preußisch-deutscher Amtssprache als Vitalitätsbeweis ausgibt. Der Kommentar zum Titelblatt könnte typischer nicht sein:

> „Auf der Elbtalstrecke zwischen Dresden und Schöna (DR-Kursbuch-Strecke Nr. 310) bestimmen außer den Transitgüterzügen vor allem die internationalen Reisezüge im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen der DDR und der ČSSR das Bild. Die meisten von ihnen tragen Namen, wie der ‚Balt-Orient-Expreß' zwischen Berlin und Bucureşti, der ‚Warnow' zwischen Warnemünde und Praha, der ‚Vindibona'

33 Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Der Reichsbahnkalender als mentalitätsgeschichtliche Quelle, 1927–1943. Mit dem Reichsbahn-Kalender durch das Jahr, in: ders., Symbiosen, Rituale, Routinen. Technik als Identitätsbestandteil. Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre, Karlsruhe 2010.

34 Stefan Wolle, Die heile Welt der Diktatur. Alltag und Herrschaft in der DDR, 1971–1989, Berlin 1998.

Abbildung 23

Quelle Ebd., Titelblatt.

und ‚Hungaria' (hier bei Königstein aufgenommen) zwischen Berlin und Wien bzw. Budapest, der ‚Pannonia-Expreß' zwischen Berlin und Sofia, der ‚Trakia' zwischen Berlin und Varna und die Interexpreß-Züge ‚Progreß' und ‚Primator' zwischen Berlin und Praha sowie der ‚Metropol' zwischen Berlin und Budapest."[35]

Klingende Zugnamen, suggestive Internationalität der Reiseziele: die DDR gab es immer noch, denn die Züge fuhren ja irgendwo ab. Aber es liest sich, als ob hinter jedem Satz ein Fragezeichen stehen könnte. Das Foto aus leichter Untersicht auf die elektrifizierte Hauptstrecke zeigt den FD nach Budapest auf der schiefen Ebene, geführt von einer 243. Obwohl die Lok noch leidlich neu und Ausdruck der erfolgreichen Traktionsmodernisierung ist, hat ihr der Rost schon erheblich zugesetzt. Rost: Symptom Nummer Eins der DDR-Geschichte. Wobei sich darüber streiten lässt, ob dieser Platz nicht den Hinterlassenschaften des Braunkohlenbrands gebührt. Die Häuser oberhalb der Trasse sehen für die späte DDR gut aus: Fachwerk, Holzverschalung, Dachbeläge und Holzfenster halten schon länger als die DDR alt ist. Und werden sie überleben, ebenso wie die 243 008-0, deren Design eine konsequente Weiterentwicklung der alten DRG-Formensprache mit leicht sowjetischem Einschlag zeigt. Noch einen Geburtstag, einen runden, wird die DDR feiern. Aber da sitzen in den Zügen nach Budapest schon viele, die sich nicht nur innerlich endgültig von ihr verabschiedet haben.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Januar

Dem thüringischen Wintermärchenberg entfährt nichts Märchenhaftes, sondern etwas leidlich Profanes: eine Taigatrommel der BR 132. Reichsbahnwinter sind hart und lang, auch wenn vorübergehendes Tauwetter für phantasievolle Eiszapfenskulpturen sorgt. In ihrer eigenen Zeit bewegen sich die kleingedruckten Frömmigkeitshinweise auf die ewigen Daten des marxistisch-leninistischen Kirchenjahres und ihre Tagesheiligen: „3. Januar 1876: Wilhelm Pieck geboren 15. Januar 1919: Karl Liebknecht und Rosa Luxemburg ermordet 21. Januar 1924: W. I. Lenin gestorben".[36] Das unterstreicht die Katholizität des Offizialalltags. Das Kalendarium ist in einer gut lesbaren Arialtype gehalten, die Zahlenkolonnen durch benutzerfreundliche blaue Horizontalstriche getrennt. Damit in den Sekretariaten der VEB nicht zuviel Planzeit mit der Entzifferung des Datums verlorengeht: Der sozialistische Mensch denkt mit, für das Kollektiv, aber auch über das Kollektiv hinaus. Den Januar kommentiert der Transpress-Texter mit einem Stimmungsbild:

35 Transpress Eisenbahnkalender 1988, Berlin (Ost) 1987, Vorblatt zum Titelblatt.
36 Transpress Eisenbahnkalender 1988, Januar.

Abbildung 24

Quelle Ebd.

„Winter im Thüringer Wald. Zwar liegt wenig Schnee, aber die meterlangen Eiszapfen an Felsen, Stützmauern und Tunnelportal lassen den klirrenden Frost dieses sonnigen Eistages im Januar 1985 deutlich spürbar empfinden. Die 132 113-2 verläßt mit D 452 Frankfurt (Oder)–Leipzig–Mönchengladbach den Förthaer Tunnel (DR-Kursbuchstrecke Nr. 631), der mit 544 m Länge den westlichen Teil des Thüringer Walds durchschneidet."[37]

Die Untersicht staucht den Lokkörper und hebt die sowjetische Disproportionalität ihres Gesichts hervor. Was die Lokomotivfabrik Woroschilowgrad zwischen 1970 und 1982 zur Kaschierung der Elektrifizierungsdefizite bei der DR und vor dem Hintergrund billigen Öls aus dem Mutterland aller Werktätigen lieferte, war durabel, aber nicht schön.[38] Die von der DR so bezeichnete BR 130-32 war ein Triumph der T34-Logik, also des Weglassens. Die Vorserie bis 1973 hatte kein elektrisches Zugheizungssystem, weil der sowjetische Hersteller mit der dafür erforderlichen Technik nicht zurechtkam. Die Loks waren also zunächst nur im Sommerfahrplan einsetzbar. Sowjetisches Lokomotivdesign ist konsequenter Leninismus: form follows production. Was sich einfach herstellen lässt, wird verbaut. Was nicht, nicht. Bis hin zum Verzicht auf Akzentsetzung durch Farbe herrscht ein immer wieder verblüffender, den preußisch-deutsch sozialisierten Eisenbahningenieur provozierender Minimalismus, der nicht allein durch den Materialmangel erklärbar ist, sondern Methode hat. Einer Lok, die so aussieht, kann der heavy duty-Betrieb wenig anhaben. Rost und Beulen fallen weniger auf, und was der Bahnkunde zu der Traktion sagt, ist für die Planerfüllung ohnehin vollkommen irrelevant. Allerdings ließen sich mit solchen Maschinen Planvorgaben sogar übererfüllen. Ursprünglich waren die bulligen Sowjetdiesel für Geschwindigkeiten bis zu 140 km/h ausgelegt. Der schlechte Zustand der DR-Strecken ließ dies allerdings gar nicht zu. Daher blubberten die ein wenig nach Schiff klingenden Maschinen unterhalb ihrer Möglichkeiten, gewaltige Rußfahnen hinterlassend, durch die mitteldeutschen Mittelgebirge und Kiefernmelancholie Brandenburgs. Am besten zur Geltung kam die Taigatrommel allerdings nicht vor den DR-Neubau-D-Zugwagen der 60er und 70er Jahre, die hinter einer solchen Lok filigran und zerbrechlich wirkten, sondern vor den sowjetischen, wie Boxcars mit Fenstern aussehenden Normalspurwaggons der Sowjetarmee mit ihrer mächtigen grünen Riffelblechhaut im Rangierbahnhof Berlin-Lichtenberg.

37 Ebd.
38 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/DR-Baureihe_130 [5.10.2012].

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Februar

Westliche Betrachter des Transpress-Kalenderblatts Februar 1988 dürften mit einer Mischung aus Nostalgie und Überlegenheitsbewusstsein auf das gut fotographierte, untersichtige Bild eines Dampflokregeleinsatzes reagiert haben, dessen Begleittext diesen Umstand sogar noch als Stärke der DR darstellt:

> „Noch zeigen sich die Wipfel der Bäume kahl, aber die Sonne hat mit ihren Strahlen den Schnee im Flachland schon zum Tauen gebracht und begleitet die 41 1182-9 mit ihrem Personenzug auf der DR-Kursbuch-Strecke Nr. 550 zwischen Jena-West und Gera auf ihrer Fahrt in den nahenden Frühling. Die Dampflokomotiven der Baureihe 41 blieben auch nach der Rekonstruktion das, als was sie konzipiert waren: die vielseitigste Dampflokbaureihe im Triebfahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn."[39]

Die techno-idiologiekritische und übrigens auch -nationalistische Häme ist unangebracht, da sie blind macht für die Kontexte eines alternativen Pfades deutscher Eisenbahngeschichte im 20. Jahrhundert und die gemeinsamen Wurzeln der verschiedenen Entwicklungen in West und Ost. Reko-Anstrengungen gab es in erheblichem Umfang auch bei der Bundesbahn der 50er und 60er Jahre, auch und gerade bei den Dampftraktionen, allerdings vor dem Hintergrund eines sich verändernden Netzverständnisses, einer anderen Wahrnehmung der Energieverfügbarkeitsfrage und eines Ausstiegs aus dem etablierten Muster der streng staatsbetrieblich dominierten Kooperation mit der zuliefernden Industrie. Während die DR bis zur Übernahme durch die DB an dem Konzept der national flächendeckenden Eisenbahnmobilitätsversorgung in jedes mecklenburgische Dorf und in das abgelegenste Erzgebirgetal festhielt, hatte sich die DB schon in den 50er Jahren entschlossen, aufgrund betriebswirtschaftlicher, nicht mehr etatistischer Betrachtungsweisen unrentable Nebenstrecken nach und nach aufzugeben. Die Uerdinger Triebwagen waren insofern nicht die Retter, sondern die Todesboten der Nebenbahnen, auf denen eben nur die unattraktive Kundschaft der drei As unterwegs war: Arme, Alte, Auszubildende. Die DR hielt auch auf eingleisigen Strecken trotz der Entwicklung von Ferkeltaxen grundsätzlich am Lok-Wagen-Zug fest, wodurch der Bedarf an belastbaren Loks aus dem Bestand groß war. Die DB hätte seit den 50er Jahren als zweites Logo das Brüsseler Atomium einführen sollen, so sehr setzte sie auf die EURATOM-euphorischen Versprechen der Lösbarkeit des Energieproblems. Übersetzt hieß das: forcierte Elektrifizierung aller Hauptstrecken um jeden Preis und damit weitere Priorisierung innerhalb des Netzes: kein Fahrdraht, keine Priorität.[40]

39 Transpress Eisenbahnkalender 1988, Februar.

40 Zur Geschichte der Elektroautomobilitätsuptopien vgl. Kurt Möser, Historischer Abriß der Elektromo-

Abbildung 25

Quelle Transpress Eisenbahnkalender 1988, Februar.

bilität. Reiner Korthauer (Hg.), Handbuch Elektromobilität, Frankfurt am Main/Essen [2]2011, S. 15-36.

Ganze Regionen der alten Bundesrepublik wurden auf diese Weise eisenbahnpolitisch und wirtschaftlich abgehängt. Die DR setzte einerseits auf den billigen Ölimport aus der SU, aber mit reservatio mentalis. Die heimische Braunkohlenwirtschaft bot um den Preis katastrophaler ökologischer Nebeneffekte eine willkommene Möglichkeit, die Abhängigkeit vom Großen Bruder und seinen Launen zumindest etwas abzumildern. Das erforderte erhebliche technische Anpassungen des DR-Fuhrparks, die unter Beweis stellten, was sich mit Einheitsbaureihen der 30er und 40er Jahre alles machen ließ: u. a. die Aufrechterhaltung eines in seinen vielfältigen Anforderungen an den Güter- und Personenverkehr komplexen Netzes unter ganz anderen Bedingungen als im Westen. Die westliche Herstellerindustrie von rollendem Material erweiterte in den 50er Jahren ihren Handlungsspielraum gegenüber der DB soweit, dass sie eigentlich nicht mehr Auftragnehmer, sondern Anbieter systemischer Paketlösungen wurde, die immer den Zweck verfolgten, langfristige Pfadabhängigkeiten zu etablieren, aus denen die Staatsbahn sich nur schwer lösen kann. Wer dies ohne weiteres als Marktmodell etikettiert, ist einigermaßen naiv. Das gut funktionierende Kartell hatte bald westeuropäische Dimensionen, während der RGW-Herstellerverbund auf die Produktionskapazitäten und –stärken des Ostens abstellte, so sehr die Planwirtschaftslyrik das auch verschleierte. Daher Dieselloks aus der SU und Personenwaggons aus der DDR. Gemessen an den selbstgesetzten Zielen im Verhältnis zu den jeweiligen ökonomischen und politischen Möglichkeiten ist es unterkomplex, der DB die DR-Entwicklung als Geschichte von Verfall und Scheitern gegenüberzustellen, und das hat mit Ostalgie gar nichts zu tun. Sondern nur mit der Bereitschaft, kontextuell zu argumentieren und auf Siegergeheul zu verzichten. Allerdings stehen die Chancen schlecht, dass von der (D)DR-Geschichte zwischen 1949 und 1989 mehr übrigbleiben wird als ebendies: Achselzucken über ein vermeintlich allein in weltanaulichen Irrtümern begründetes Abstellgleis der (Mobilitäts-)geschichte.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, März

Zeitlosigkeit einer Eisenbahnlandschaft: nur an den Reko-Plattformwaggons und ihrer späten DR-Lackierung ist erkennbar, dass wir nicht einen Blick in die 30er Jahre tun. Keine Modernisierungswelle hat den Schmalspurdampf an der DDR-Ostseeküste jemals in Frage gestellt, und so blieb es bei der Funktionalität des technischen Erbes aus der Geschichte der Produktivkräfte.

> „Zwar hat im März die Badesaison an der Ostseeküste noch nicht begonnen, doch für den unter Denkmalschutz stehenden ‚Molli' zwischen Bad Doberan und dem Ostseebad Kühlungsborn West (DR-Kursbuch-Strecke Nr. 785) ist das ganze Jahr über Saison. Der Reiseverkehr auf dieser Strecke ist mit jährlich über einer Million

> Reisenden so umfangreich, daß bei dieser Schmalspurbahn ganzjährig ein voll ausgelasteter Betrieb besteht. Sommers wie winters müssen zwischen 5 Uhr und 22 Uhr täglich 13 Zugpaare auf der 15,4 km langen Strecke unterwegs sein, um alle Fahrgäste an ihr Reiseziel zu bringen."[41]

Von den nord- und südwestdeutschen Kleinbahnnetzen ist 1988 selbst in den bildbandfähigen Touristengebieten meist nur noch die Erinnerung übrig, von Spurenelementen auf einigen Nordseeinseln einmal abgesehen. Dieses Kalenderblatt zeigt, was dabei verlorengeht: die Kontinuität. Die DDR war vor allem hinsichtlich ihres Umgangs mit ihrer technischen Infrastruktur ein Land der langen Dauer. Man fuhr in den 80er Jahren in der übernächsten Generation noch so in den Ostsee-Urlaub wie es auch in den Fotoalben aus den 50er Jahren zu sehen war. Jährlich eine Million Reisende mit ähnlichen Erinnerungen: keine Kleinigkeit. Bad Doberan ist nicht Miami Beach und Kühlungsborn nicht La Palma. Wer die Wahl nicht hatte, konnte davon kaum absehen. Wie bestimmt man mit einer Banane die Himmelsrichtung? Man legt sie auf die Mauer. Dort, wo sie angebissen wird, ist Osten. Darüber lacht anders, wer keine Bananen hat. Das in die historische Betrachtung einzubeziehen, ist zwingend. Und es bleibt ein historiographisches Kunststück der Einfühlung in die Umstände, wie sie eigentlich gewesen sind, die Ambivalenz zwischen Bedrückung und Identitätsstiftung zu halten, ohne dass Schönfärberei oder wohlfeile Ideologiekritik dabei herauskommt. In der Regel interessieren sich Historiker nicht für diese Seite der Alltagsgeschichte, obwohl – vielleicht sogar: gerade weil es an Bild- und Textquellen dafür nicht mangelt. Warum wohl? Das Provozierende selbst an einem solchen Frühlingsbild mit dampfgeführtem Kleinbahnzug, das aus einem LGB-Katalog kommen könnte, ist das auf der Artefaktebene exemplarisch vorgeführte Nichtstattfinden von soziotechnischer Veränderung als Ausdrucksform des sozialen Wandels. Das entspricht unseren Erfahrungen weithin nicht (mehr). Im Westen lässt sich dieser Prozess der ewigen Suche nach dem konsumierbaren Neuen innerhalb einer Familie anhand ihrer Fotoüberlieferung von den 50er bis in die 80er Jahre bestens verfolgen: Wohnverhältnisse, Autokäufe, Urlaubsreisen. Wyk auf Föhr 1960, Rimini 1965, Costa Brava 1970, Mallorca 1975, Antalya 1980. Im Osten bleiben die begrenzten Reiseziele und die Reiseverkehrsmittel dieselben. Man muss das Etikett der Rückständigkeit lediglich durch das der Nachhaltigkeit ersetzen, dann sieht die Mangelgesellschaft auf einmal vorbildlich aus. Und schon ist man nicht in die Falle der Retro-, sondern der Gegenwartsidyllik getappt. Denn wie in der DDR wird es schwierig werden, die Unnötigkeit von Mallorca-Urlauben und Bananen zu erklären, wenn es beides nicht mehr für jeden geben kann.

41 Transpress Eisenbahnkalender 1988, März.

Abbildung 26

Quelle Ebd.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, April

Der Begriff Innovation war in der DDR-Alltags- ebenso wie in der Weltanschauungssprache nicht gebräuchlich. Der Zusammenhang von Altem und Neuem wurde ideologisch und soziotechnisch anders konstruiert als im Westen. Sowohl in der marxistisch-leninistischen Ideologie, konkreter: im späten dialektischen und historischen Materialismus realsozialistisch-deutscher Interpretation durch die unfehlbaren Kirchenoberen der SED,[42] wie auch im DDR-Alltag bestand keine Veranlassung, Altes durch Neues mit Gewinnerzielungsabsicht oder zur Erhöhung der Vorzeigereichweite zu ersetzen. Gemäß HistoMat ist die gesellschaftliche Entwicklung als Geschichte von Klassenkämpfen gesetzmäßig. Das Neue kommt, wenn die Klassengegensätze es erfordern und im entwickelten Sozialismus deutscher Prägung dann, wenn der Plan es aufgrund der Vorgaben der Partei vorsieht. Neues ist nicht automatisch besser als Altes. Im Gegenteil. Das Neue in Produkt- und Artefaktform, ob PKW Trabant oder Plattenneubau, verbraucht unverhältnismäßig viele Ressourcen und bindet knappe Produktionskapazitäten, die an anderer Stelle des großindustriellen Gesamtsystems fehlen. Es ist, völlig unabhängig von dem häufigen Vorkommen des Worts ‚Fortschritt' auf Spruchbändern, ein Stör- und Gefährdungsfaktor in der planwirtschaftlichen Ordnung,[43] die auf Stabilitätssicherung und Status quo-Bewahrung geeicht ist. In politischer Hinsicht ist das auch zwingend, weil es die Akzeptanzfrage berührt. Eingespielte Mangelgesellschaften reagieren extrem empfindlich auf Verschlechterungen eines stabil niedrigen Versorgungsniveaus. Damit ist nicht gesagt, dass es in der industriellen Lebenswelt der DDR keine Erfindungen und Neuerungen gab. Das SED-Regime war gerade auf propagandaträchtige technische Erfolge so scharf wie auf Olympiamedaillen, daher fanden sich nicht nur die DDR-Kosmonauten, sondern auch neue Mähdrescher auf der Titelseite des Neuen Deutschland und in den Berichten der Aktuellen Kamera. Im Produktions- und Konsumalltag allerdings stand Innovation für die geschickte, ganz im Wortsinn konservative Nutzung des Vorhandenen, und zwar mit allen nur denkbaren Methoden. Eine besonders wichtige war die rhetorische Umcodierung, die Altes in einem neuen, für den realen Sozialismus vorteilhaften Licht erscheinen lässt. Bildtext zum April-Kalenderblatt des Eisenbahnkalenders:

42 Das entsprechende Dogmatik-Lehrbuch mit Imprimatur des ZK der SED stellte bis zum Ende der DDR die Grundlage des M.-L.-Unterrichts an Schulen und Hochschulen dar: Dialektischer und historischer Materialismus. Lehrbuch für das marxistisch-leninistische Grundlagenstudium, hg. v. Frank Fiedler u. a., Berlin (Ost) [14]1987.

43 Die entsprechenden Dogmen in: Politische Ökonomie des Kapitalismus und des Sozialismus. Lehrbuch für das marxistisch-leninistische Grundlagenstudium, hg. v. Horst Richter u. a., Berlin (Ost) [15]1989 (!).

Abbildung 27

Quelle Transpress Eisenbahnkalender 1988, April.

„Im Hintergrund das Gebäude des VEB Berliner Bremsenwerk, das in den Jahren 1913/16 nach den Plänen des Architekten Grenander errichtet wurde (ehemals Knorr-Bremse). Mit diesem typischen Berliner Produktionsgebäude, das als Baudenkmal der Hauptstadt der DDR unter Denkmalschutz steht, wird in diesem Monat an den Welttag der Partnerstädte erinnert. Berlin unterhält freundschaftliche Beziehungen zu vielen Hauptstädten in der Welt."[44]

Die rhetorische Neuerfindung ist das eine, das andere ist die Tatsache, dass im alten Knorr-Werk nach wie vor Bremsen gebaut wurden, wenn auch unter VEB-Regie. Das Foto zeigt einen Städte-Expreß der DR, das Ost-Gegenstück zum Intercity der DB mit der wenig wettertauglichen Buna-Farbgebung Créme/Orange, auf dem Berliner Innenring nahe dem Bahnhof Ostkreuz. Auch die extreme Mehrfachbelegung der innerstädtischen Eisenbahnmagistralen für S-Bahn, Fern- und Güterverkehr ist eine Innovationsleistung in Form systemerhaltender Optimierung. Das DDR-typische Innovationsverhalten folgte einerseits den Vorgaben der politischen Ökonomie, diese wiederum der Architektur sozialistischer Politik:[45] Neues nur dann, wenn es absolut zwingend erforderlich ist. Beispiel: die riesige Plattenbausiedlung im Bildhintergrund, die sich der hohen Priorität des Neuwohnungsbaus in der Wahrnehmung der regierenden Kader in der SED verdankt – aber massiv auf Kosten des Bestandserhalts an Altbauten ging. Die Zeitbombe der Akzeptanz begann zu ticken, als seit Ende der 70er Jahre vor dem Hintergrund steigender Rüstungskosten im Warschauer Pakt und wegbrechender Produktivität die ökonomischen Ressourcen immer knapper wurden, um den allgemeinen infastrukturellen Verfall auch nur zu verlangsamen, vorzeigbar Neues aber auch wirtschaftlich nicht mehr möglich war. Allerdings erhöhte genau dies wiederum die Anforderungen an die Innovationskultur des einzelnen sogar noch. Daher ist es wichtig, den DDR-Umgang mit Innovation nicht nur top-down, also als Form der Herrschaftsimplementation, zu betrachten. Die DDR-Alltagskultur lebte von den mitwachsenden, nach vierzig Jahren wahrscheinlich kurz vor der Schwelle der genetischen Konservierung stehenden sozialen Kompetenzen des Erhaltens, Reparierens, Ausbesserns und Wiederflottmachens. Die Verfilmung von Uwe Tellkamps Roman ‚Der Turm'[46], einer Geschichte aus der späten DDR der 80er Jahre, zeigt es: Wer mit einem feschen Wolga-Oldtimer, dem sowjetischen Chevy Malibu, zur Trauung vorfahren wollte, musste auch in Hochzeitskleidung die Ölleitung flicken können, wenn es zur Hochzeit kommen sollte. Tatsächlich liegen hier die eigentlichen Innovationen, in der individuellen

44 Transpress Eisenbahnkalender 1988, April.

45 Wissenschaftlicher Sozialismus. Lehrbuch für das marxistisch-leninistische Grundlagenstudium, hg. v. Günther Großer u. a., Berlin (Ost) ²1988.

46 Uwe Tellkamp, Der Turm. Roman, Frankfurt am Main 2008, Verfilmung von 2012 im Auftrag der ARD.

und kooperativen Ausgestaltung und, politisch gesprochen: Systemstabilisierung, einer agonalen Konsummangelgesellschaft von unten.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Mai

Der Umgang mit dem technischen Kulturerbe folgte in der DDR ebenso eigenen Regeln wie die Aneignung der Geschichte überhaupt. Dieses Thema hat, wie so vieles im DDR-Alltag, eine ideologische und regimeaffirmative wie eine anti-ideologische und tendenziell subversive Seite. Der offizielle Marxismus-Leninismus ist eine stark historisch argumentierende Weltanschauung, die ohne die ständige Reibung an der Vergangenheit nicht auskommt. In der Selbstdarstellung des realen DDR-Sozialismus musste immer wieder drehorgelhaft auf die historische Legitimität hingewiesen werden: erster Arbeiter- und Bauernstaat auf deutschem Boden unter Führung der SED, Speerspitze des Proletariats , Seite an Seite kämpfend mit den Brudervölkern des Mutterlands der Werktätigen, der Sowjetunion, die uns vom Hitlerfaschismus befreit hat, der die gesetzmäßige Folge der imperialistischen Zuspitzung der Klassengegensätze im Kapitalismus darstellt. Nach Honeckers Putsch gegen Ulbricht kam Bewegung in die Geschichtspolitik. Die Kader bemühten sich nun intensiv um die Erfindung einer DDR-nationalen Identität durch teleologische Umdeutung ausgewählter wünschenswerter Elemente der deutschen und Weltgeschichte: von Luther über Friedrich II. bis zu den Errungenschaften der wissenschaftlich-technischen Revolution im Deutschen Kaiserreich.[47] Erfolgreich war dieses *nation building* nicht. Die Weltanschauungsherrschaft der SED hatte seit 1949 den historischen Bestand zwischen Ostsee und Erzgebirge, Madgeburger Börde und Oderbruch schon zu stark entkontextualisiert, besonders spürbar durch die Abschaffung der Länder und die Einführung der künstlichen Bezirke, um nun glaubhaft ein Vaterland DDR propagieren zu können. Den Brückenschlag zur Identifikation mit der Heimat, zur Nation als lokale Metapher,[48] schaffte der Sozialismus nicht. Trotzdem gab es das in der DDR: Heimat. Geprägte Kulturlandschaften spielten dabei eine wichtige Rolle, und dazu gehören auch die Eisenbahnlandschaften wie das Mai-Kalenderblatt zeigt:

> „Vor allem in den Sommermonaten verkehren auf zahlreichen Strecken der Deutschen Reichsbahn Sonderzüge, bespannt mit betriebsfähigen Museumsfahrzeugen. Vor der Kulisse der Stadt Rochlitz befördert die 38 205 ihren Sonderzug über die

47 Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Die DDR seit 1971 als Nationalstaat, in: Archiv für Kulturgeschichte 92 (2010), S. 399-425.

48 Am Beispiel Württembergs im Kaiserreich, aber darüber hinaus exemplarisch Alon Confino, The nation as a local metaphor. Württemberg, Imperial Germany, and national memory, 1871–1918, Chapel Hil/London 1998.

Abbildung 28

Quelle Transpress Eisenbahnkalender 1988, Mai.

> Muldenbrücke. Das insgesamt 256 m lange Brückenbauwerk besteht aus drei Stromöffnungen von je 33 m Lichtweite mit Fachwerkträgern, drei mit Blechträgern überspannten Flutöffnungen und stadtseitig acht Ufer-, Wege- und Straßenunterführungen, die in neuerer Zeit durch Stahlbetonkonstruktionen ersetzt wurden. Den imposanten Blick auf Rochlitz und die Muldenbrücke hat man vom im 14. Jahrhundert entstandenen Schloß Rochlitz."[49]

So knochentrocken technoid das rotpreußische DR-Amtsdeutsch auch daherstelzt: hier ist von Heimat die Rede. Die Hinwendung zu ihr ließ sich nicht so therapeutisch dosieren, wie die SED es gern gesehen hätte. Sachsen blieben Sachsen, Thüringer Thüringer, Berliner Berliner. Wer sich mit dem Lebensraum seiner Herkunft beschäftigte oder die fehlenden Konsumoptionen durch das Sammeln historischer Artefakte von Möbeln über Bücher bis zu Alltagsgegenständen kompensierte, stieß immer wieder mit der Nase darauf, dass und wie der SED/Stasi-Staat die Heimaten ruinierte: ökonomisch, ökologisch, moralisch. Die schäumenden Tenside-Rückstände unter der Muldebrücke in dem ansonsten schon irreal wirkenden Flussblau der Mulde sprechen zur Sache. Um so verlogener wirkten die Bemühungen der SED, einen DDR-Patriotismus aufzubauen, der doch nichts anderes war als ein Paravent zur Kaschierung des Regimebankrotts. Das Erhalten von Gebäuden, die Rettung von Kirchenorgeln, alten Autos, die freiwillige Mitarbeit bei der Restaurierung von Traditionsloks der Reichsbahn in einem Land der Dienstverpflichtungen auf allen Ebenen: das konnte im Ergebnis Teil der Distanz zur und inneren Emigration aus der DDR-Wirklichkeit sein.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Juni

> „Zum ‚Tag des Eisenbahners' herzliche Glückwünsche allen Beschäftigten der Deutschen Reichsbahn! Lokomotivführer Joachim Plucker vom Bahnbetriebswerk Neustrelitz im Führerstand seiner 243 060 wartet auf Ausfahrt aus der Einsatzstelle Berlin-Lichtenberg. Seit langem versieht er zuverlässig seinen verantwortungsvollen Dienst als Lokomotivführer."[50]

Joachim Plucker, geboren 1930 in Neustrelitz. Vater Fabrikarbeiter, Sozialdemokrat und Reichsbannermann, der im Frühjahr 1933 von der örtlichen SA ordentlich durchgeprügelt wird. Das hält vor. In den SPD-Stammlokalen taucht Plucker senior nicht mehr auf. Erst gewöhnt er sich an die Tausendjährigkeit, dann gefällt ihm das meiste ganz gut. Vermisst im Osten 1943. Joachim ist Kind in den Resten der sozialdemokratischen Milieu-Säule, um die es still geworden ist. Geht begeistert zur

49 Transpress Eisenbahnkalender 1988, Mai.
50 Transpress Eisenbahnkalener 1988, Juni.

HJ, was manche neue Erfahrung mit sich bringt. Zum ersten Mal spielt es keine Rolle mehr, was der Vater ist und in welcher Hinterhofecke man wohnt. In der Uniform sehen alle gleich aus. Der Krieg kommt, daher bleibt das HJ-Segelfliegen ein unerfüllbarer Traum. Ersatzweise werden Flugzeugmodelle aus Holz gebaut. Neue Heinkel-Maschinen donnern im Tiefflug über die mecklenburgischen Seen. Der ältere Bruder arbeitet schon im Betrieb des Vaters, der kriegswichtig und gut ausgelastet ist. Gerät in schlechte Lehrlingsgesellschaft von Kommunistenkindern, die die Mauern mit dummen Sprüchen beschmieren. Bis er sich für die Tochter eines Reichspostbeamten und Parteigenossen zu interessieren beginnt. Im Osten 1942 gefallen. Joachim beginnt eine Not-Lehre im Schlosserfach bei der Reichsbahndirektion Schwerin, RAW Rostock. Hier ist er wieder unter lauter alten Sozialdemokraten, von denen jeder ausspricht, dass der Krieg verloren ist. Flak-Helfer im Winter 1944/45 in Rostock, da passiert glücklicherweise nicht mehr viel. Die Hauptsache hat die Royal Air Force schon im April 1942 erledigt. Neue Heinkel-Maschinen gibt es auch nicht mehr zu sehen. Die stumm vorbeiziehen Flüchtlingstrecks aus Ost- und Westpreußen, Danzig und schon aus Pommern wird er nicht mehr los, sie überlagern auch sein Verständnis von Ursache und Wirkung. Dann sind die Russen da, und die demontieren. Joachim bleibt bei der Reichsbahn und lernt, wie man aus wenig Material viel macht. 1948 Eintritt in die SED. 1950 Beginn der Ausbildung zum Lokführer. 1955 Heirat und Geburt des ersten Sohnes. Umzug in eine neue Reichsbahnerwohnung in Neustrelitz. Ohne weiter darüber nachzudenken, unterschreibt er eine Selbstverpflichtung, Auffälliges zu melden. Als Lokführer und Genosse hat er besondere Verantwortung und bekommt manches mit, Harmloses zumeist, was man ja auch angeben kann, ohne jemandem zu schaden. Nie wieder Krieg! Nie wieder Faschismus! Das ist ja soweit richtig. Joachim fährt die Strecke Rostock–Berlin Ostbahnhof. 1960 der erste Sommerurlaub mit der Familie in einem Reichsbahnerheim auf Rügen. Inzwischen hat sich noch eine Tochter eingestellt, die Frau ist Chefin einer VEB-Kantine in Neustrelitz. Bei den Rügen-Urlauben bleibt es. 1965 Zusatzprüfung für Dieselloks, 1970 für Eloks. 1975 Besuch von Genossen der Sowjetischen Staatsbahn in Leningrad über die DSF und Fahrt mit dem Prestigezug Leningrad–Moskau. Immer die Unsicherheit, was man fotographieren darf und was nicht. Im Hinterkopf die Sowjetsoldaten 1945, vor Augen die Passantenströme in der Moskauer Metro. Etwas stimmt nicht mit Ursache und Wirkung, mit Vergangenheit und Gegenwart. Der Sohn studiert Maschinenbau in Magdeburg. 1980 kann ihn Joachim nur knapp davon abhalten, einen Ausreiseantrag zu stellen. Aber der Junge fängt sich und geht nach dem Studium zur Promotion in die Kernforschung nach Greifswald. Joachim kennt die Strecke nach Berlin so gut, dass ihm immer mehr auffällt, was sich nicht verändert und was sich verändert. Wo ist das Land geblieben, für dessen Aufbau er als junger Mann in die SED eingetreten ist? Nie wieder Faschismus! Nie wieder Krieg! Dein Beitrag zum Aufbau des ersten Arbeiter- und Bauernstaats

Abbildung 29

Quelle Ebd.

auf deutschem Boden! Aber er ist ja nur Lokführer. Und immer noch ist es gut, dass er Schlosser in Zeiten gelernt hat, in denen man aus wenig viel macht. In den 80er Jahren melden sich die Empfänger seiner frühen Berichte seit langer Zeit wieder: ob es denn nichts zu berichten gebe. Ob er nicht etwas über die Stimmung unter den Kollegen sagen könne. Lokführer sei doch ein verantwortungsvoller Posten. Da bekomme man doch manches mit. Die DDR habe doch schon so viel erreicht, was sich gegen Feinde des Sozialismus zu verteidigen lohne. Es gäbe sogar manches zu berichten, genaugenommen: viel zu viel. Lokführer sind wichtige Fachkräfte, daher verläuft sich die Sache. Gesundheitlich geht es schon länger nicht gut. 1989 Herzprobleme, Klinikaufenthalte. Alles sonstige zieht wie ein bunter Nebel im Hintergrund vorbei. Am 8. November erhält er im Uniklinikum Rostock Bypässe. Vorgezogener Ruhestand im Sommer 1990. Der Sohn wechselt an das Kernforschungszentrum Karlsruhe. Die Tochter ist lange arbeitslos. Das Verschwinden des DR-Symbols gibt einen Stich. Das Reichsbahnerheim in Rügen wird privatisiert. Im Traum fährt er unablässig die Stammstrecke durch das verregnete, spätsommerliche, verschneite oder herbstlich stürmische Brandenburg und Mecklenburg. Oder er steht wieder am Straßenrand und sieht die Flüchtlinge vorbeiziehen: alles stumm. Einzelne Heinkel-Maschinen am Himmel. Als Kind hatte er immer Flieger werden wollen, nicht Lokführer. Ganz sicher nicht Lokführer.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Juli

In der DDR gab es keine Freizeitparks, aber Pionierparks:

> „Von den 11 Pioniereisenbahnen, die in der DDR bestehen, ist die Görlitzer Pioniereisenbahn die jüngste. Seit dem 1. Juni 1976 verkehrt auf der 0,8 km langen Strecke im Pionierpark am Weinberg der aus sechs Wagen (drei offenen und drei gedeckten) bestehende Zug, der samt der Lokomotive ADLER eine Nachbildung des Zuges der ersten deutschen Eisenbahn Nürnberg–Fürth aus dem Jahre 1935 darstellt. Der Dieselmotor als Antriebsaggregat und das Getriebe ist im Tender untergebracht.“[51]

Technisch soll die Staatsjugend interessiert und beschäftigt werden, das ist unabdingbare Voraussetzung für weitere schöne Erfolge beim Aufbau des Sozialismus. Technisch gebildet wird sie ja in vorbildlicher Weise. Die Polytechnischen Oberschulen leisten manches, auch bei der Heranführung von Mädchen an Technik und Naturwissenschaften. Mehr oder weniger gemeinschaftsbildend sind auch die Arbeitseinsätze in Komsomolzen-Tradition. In den jungen und späten Jahren der DDR etwas rauher: Hilfsheizer und Zügeputzer, in den mittleren auch etwas gemäßig-

51 Transpress Eisenbahnkalender 1988, Juli.

ter: Stellwerker und Dispatcher-Hiwi.[52] Aber immer geht es um die technische Infrastruktur, die durch den mehr oder weniger gezielten Einsatz von Humankapital am Laufen gehalten werden soll. Und durchaus auch wird. Da ist es nicht erstaunlich, wenn die jungen Leute in ihrem Pionierpark selbst Verantwortung für eine Pionierbahn übernehmen, die, Ausdruck des Fortschritts, anders als noch so viele Öfen nicht mehr mit Kohle angetrieben wird. Verkleidung ist immer schön. Im FDJ-Blauhemd auf dem Führerstand der ADLER: das passt doch nicht. Also greift die Bekleidungsordnung des bürgerlichen Klassenfeinds aus der Dionosaurierzeit des Industriekapitalismus, dessen Klassengegensätze das Proletariat in den Ersten Weltkrieg getrieben haben. Lok und Wagen sind tadellos in Schuss. Bedenkt man, was für ein Theater die Beschaffung vernünftiger Farbe sein kann, dann ist der Pflegezustand des Traditionszugs um so erstaunlicher. Hier sind Enthusiasten mit Hingabe bei der Sache. Helfen werden ihnen ihre selbsterworbenen Fertigkeiten im Fahrrad-, Motorrad- und Autobasteln.[53] Die DDR ist ein Land deutscher Erfinder, deren Einfallsreichtum pro Kopf den indolenten, auf Nachkauf eingestellten Westen schnell alt aussehen lässt. Reparieren zu können, ist eine Fähigkeit von hohem Tausch- und Vorzeigewert. Der sozialistische Mensch perfektioniert den homo oeconomicus durch die instinktive Einbeziehung der sozialen und kommunikativen Warenerhaltungswertkomponenten. Handle stets so, dass Du zum eigenen und allgemeinen Vorteil zur Erhaltung von allem beiträgst, was sich noch weiterverwenden lässt, nachdem Du es verwendet hast. Aus dieser Haltung entwickeln sich anti-konsumistische Reparatur- als Wiederverwertungskreisläufe, die unter den gegebenen Bedingungen erstaunlich effektiv sind. Werkstätten wie die, in denen ein Pionierzug flottgehalten wird, sind auch Treffpunkte der privaten Bastelei, Börsen der Werkzeug- und Materialströme, Foren des Fertigkeitserwerbs. In den VEBn dient ein maßgeblicher Teil der Arbeitszeit solchen Beschäftigungen. Sie senken die Produktivität, laufen den weltanschaulichen und planwirtschaftlichen Vorgaben zuwider, aber sie tragen auf Schwejksche Weise zur Erhaltung des Lebensstandards, vor allem aber zur persönlichen Zufriedenheit erheblich bei. Auch und gerade in der tiefen DDR-Provinz an der polnischen Grenze.

> „Gedenk- und Feiertage: 1. Juli: Tag der Deutschen Volkspolizei; 1988: Eisenbahnstrecken Stralsund–Ribnitz (43,01 km), Velgast–Barth (11,41 km) und Mägdesprung–Harzgerode (7,4 km) eröffnet (100. Jahrestag) 3. Juli: Tag des Bergmanns und des Energiearbeiters 9. Juli 1914 Willi Stoph geboren".[54]

52 Zur FDJ im Produktiosaufgebot Ulrich Mählert, Gert-Rüdiger Stephan, Blaue Hemden, rote Fahnen. Die Geschichte der Freien Deutschen Jugend, Opladen 1996, S. 145-147.

53 Vgl. Kurt Möser, Thesen zum Pflegen und Reparieren in den Automobilkulturen am Beispiel der DDR, in: Technikgeschichte 79 (2012), S. 207-226.

54 Ebd.

Es fehlt ein Tag der Aktivisten des sozialistischen Reparierens.

Abbildung 30

Quelle Transpress Eisenbahnkalender 1988, Juli.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, August

So wünscht es sich der Modellbahner: Berg und Burg, Talgrund und Wald, Brücke mit Bahn. Leicht schiefe Ebene, untersichtig.

> „Mit dem D 964 Görlitz–Plauen (Vogtl.) passiert die 242 191-5 den Streckenabschnitt zwischen Dresden Hbf und Freital (DR-Kursbuchstrecke Nr. 410). Er gehört zur sogenannten ‚sächsischen Brückenstrecke' zwischen Dresden und Karl-Marx-Stadt, die in ihrem Verlauf die zahlreichen von Nord nach Süd verlaufenden Täler mit ihren aus dem Erzgebirge kommenden Flüssen kreuzt. Die zum Teil erheblichen Steigungen verleihen der Strecke den Charakter einer Gebirgsbahn. Der D-Zug durchfährt den Plauenschen Grund, im Hintergrund die Begerburg."[55]

Im Eisenbahnwesen kommt es auf Wissen an, und dies ist erst eine Grobcharakteristik einer eisenbahntechnotopischen Landschaft, in der die Natur- und Kulturdenkmäler Streckenkilometern zugeordnet werden. Das in Rede stehende Textgenre ist die Weltwahrnehmung der Streckenbeschreibung, auf die der Transpress-Kalender mit der Nennung der DR-Kursbuchstrecke stets verweist und deren Einleitung regestenartig zitiert wird. Die Kennziffer ruft beim Kenner Assoziationen ab.

> „(410) Dresden–Karl-Marx-Stadt Die 79,7 km lange Strecke wurde zwischen 1855 und 1869 in mehreren Etappen fertiggestellt [...]. Unmittelbar am Hbf Dresden überspannt die 1966 neu errichtete, 11 m hohe und 325 m lange Straßenbrücke aus Spannbeton das 70 m breite Bahnhofsvorfeld. Nach rechts verlaufen die Gleise zum Bf Dresden-Neustadt, und nach dem ersten Linksbogen kommen von rechts wieder die Verbindungsgleise vom Bf Dresden-Neustadt hinzu. Rechts steht der 140 m hohe Schornstein eines Heizkraftwerkes, daneben die seit 1964 bestehende ‚Brücke der Jugend'. Am Hp Dresden-Plauen tritt die Trasse in das Engtal der Weißeritz ein, auch als Plauenscher Grund bekannt. Hier musste beim Bau der Trasse stellenweise der Fels gesprengt werden, um den nötigen Raum zu schaffen. Das Syenitgestein ist so fest, daß sich Stützmauern erübrigten. Rechts liegt ein großer Steinbruch, links folgt der Fels ‚Hoher Stein' und in ihm die einhundert Jahre alten Keller der Dresdner Brauereien sowie die Blockstelle Felsenkeller (km 3,8). An der Dresdner Stadtgrenze liegt das aus dem 18. Jahrhundert stammende Eisenhammerwerk Dölzschen, und die 1921 durch Vereinigung von acht Dörfern entstandene Stadt Freital ist erreicht. Das Tal weitet sich zum Döhlener Becken. An der Abzweigstelle Freital Ost biegt nach links das bis Dresden-Gittersee verbliebene Reststück der ‚Windbergbahn' ab, so genannt nach dem 352 m hohen Windberg."[56]

55 Transpress Eisenbahnkalender 1988, August.

56 Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Leipzig ²1988, S. 257.

Abbildung 31

Quelle Transpress Eisenbahnkalender 1988, August.

Die eigenartigen Personenwagen der 1951 stillgelegten Windbergbahn gab es im Sortiment von PIKO H0: offene Aussichtswagen mit Dach, umgebaut aus Abteilwagen von vor dem Ersten Weltkrieg.[57] Sie stehen heute im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz. Der untere, in der Streckenbeschreibung erwähnte Abschnitt diente dem Güterverkehr von Uranerztransporten der SDAG Wismut.[58] In der Wartehalle des Bahnhofs Dresden-Gittersee hat sich eine Ausstellung zur Geschichte der Windbergbahn etabliert. Ein engagierter Verein baut an einer Museumsbahn Dresden HBF–Dresden-Gittersee. Eisenbahnen sind mythische Artefakte mit ewigem Leben: die einzigen, denen die Rückübersetzung aus dem Mythos zurück in die Realität immer wieder gelingt. Das liegt an ihrer Erzählstruktur. Die Eisenbahn ist ein einziges großes Narrativ. Jeder Blockstelle, jede Abzweig, jede Brücke eine Geschichte für sich, verbunden durch einen Schienenstrang.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, September

Jahrelang hing dieses Kalenderblatt als Lieblingsbild in meinem Modellbahnkeller.

> „Die Strecke von Saalfeld (Saale) über Lauscha (Thür.) – die DR-Kursbuchstrecke Nr. 566[59] – gehört zu den landschaftlich schönsten Eisenbahnstrecken im Netz der Deutschen Reichsbahn. Anläßlich von Sonderfahrten verkehren auf dieser Strecke häufig mit Dampflokomotiven der Baureihe 95 bespannte Züge, so auch diese kuriose Garnitur mit der 95 0045-5 auf dem Nassentelle-Viadukt, der die Waldschlucht mit 31 m Höhe über der Talsohle überbrückt."[60]

Sonneberg: Modellbahnhauptstadt der DDR, Firmensitz von PIKO. 95er ‚Bergköniginnen', die leistungsstärksten Reibungslast-Giganten der DRG, waren bei der DR nach Umbau auf Ölhauptfeuerung zwischen 1966 und 1972 auf der Strecke Sonneberg–Eisfeld nach bis 1981 im Einsatz. Bei der Bundesbahn hatte ihr soziales Leben schon 1958 nach Einsätzen auf der Spessartrampe ein Ende.[61] Die 1922 bis 1924 gebauten Maschinen waren typische Spätprodukte des hybriden Dampflokbaus in der Reichsbahn-Tradition. Das war nicht der amerikanische (und sowjetische!) Pfad des 20er-Jahres-Lokomotivbaus von eher schlichten PS-Wundern, die durch schiere

57 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Windbergbahn [12.10.2012].

58 Ebd.

59 Vgl. Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Leipzig ²1988, S. 197-199, 197: „Besondere landschaftliche Reiseerlebnisse bietet die Eisenbahnstrecke, die über insgeamt 75 Kilometer vom Bf Saalfeld (Saale) aus dem Saaletal heraus und über den Rennsteig hinweg in die südthüringische Spielzeugstadt Sonnberg führt. Der Personenzug benötigt dafür etwas mehr als zwei Stunden."

60 Transpress Eisenbahnkalender 1988, September.

61 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/DR-Baureihe_95 [13.10.2012].

Abbildung 32

Quelle Transpress Eisenbahnkalender 1988, September.

Rostfläche auffallen, sondern die charakteristische OHL-Variante deutscher Ingenieursoperationen: ambitioniert bis verwegen konstruiert, mit höchsten Ansprüchen an Material und die Fähigkeiten des fahrenden und wartenden Personals. Ein 100 mm dicker Barrenrahmen mit fünf Querversteifungen aus Stahlguss trug den bulligen, nicht eleganten, sondern sogar etwas brutal wirkenden Aufbau sowie das Innenleben: einen Kessel mit über dem Rahmen stehendem Hinterkessel nach Belpaire. Die Laufradsätze bildeten mit den benachbarten Kuppelachsen ein Krauss-Helmholtz-Lenkgestell. Die drei mittleren Kuppelradsätze waren fest im Rahmen gelagert. Das Zweizylinder-Heißdampftriebwerk trieb den dritten Kuppelradsatz an und verfügte über selbsttätige Druckausgleicher für den Triebwerksleerlauf.[62] Wenn es je eine deutsche Kraftmaschine auf Schienen gab, dann war es diese. Als eigenartiges Echo wiederholte sich diese Komplexitätsgeschichte in H0: Das Modell der BR 95 gehört zu den späten Höhepunkten bei VEB PIKO. An der mäßigen Plastqualität hatte sich nichts geändert, und trotzdem, fast möchte man sagen: erst recht deshalb belegten die Modellkonstrukteure den hervorragend getroffenen Lokkörper dermaßen mit leicht brechenden, aber vorbildgerechten Rohrleitungen, dass man sich kaum traute, die 95 mehr als nur anzusehen. Die Fragilität des Modells kontrastierte eigenartig zu der Bullenkraft des Vorbilds. Als ich die 95 zum ersten Mal in einem PIKO-Katalog als sehr gute technische Zeichnung sah, war klar, dass ich sie unter Aufbietung aller verwandtschaftlichen Netzwerke und Investition von viel Zeit bei eigenen DDR-Besuchen besitzen musste. Aber es war nichts zu machen. Selbst in Ost-Berlin bei den üblichen und unüblichen indirekten Quellen nur Fehlanzeige. Das Kalenderbild vom September 1988 hing schon einige Zeit, als ich im Frühjahr 1989 eine PIKO 95 in Prag kaufen konnte. Wegen meiner Begeisterung wird mich der Verkäufer für einen DDR-Kunden gehalten haben. Auch deshalb, weil ich anders als die Westbesucher mich in der Warteschlange anstellte und meine Tschechenkronen nicht demonstrativ aus meinem grünen Reisepass zog. Hergestellt wird die 95 von PIKO noch heute. Aber aus anderem Material, bestellbar im Internet und ohne die Aura des Wunderbaren, die das Modell einmal hatte. Und in der preußisch-deutschen Traditionslinie steht dieses Konsumprodukt auch nicht mehr.

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Oktober

Bei diesem Bild kommt mehreres zusammen: die Grundfaszination, die von allen Schiff-Schiene-Kombinationen ausgeht, dann die des Baltisch-Maritimen, hier vertreten durch die unwirklichen Blaus von Himmel und See, blasszart über tintig: so an der Nordsee nicht denkbar. Zwischen Himmel und hier glattem, im Schutz der Buhnen sanft angekräuseltem Wasserspiegel hat die Verkehrswirtschaft des realen Sozia-

62 Für dies und das folgende ebd. [13.10.2012].

lismus eine Hubbrückenanlage gestellt, deren Nur-Funktionalität unter Verzicht auf alle Beschönigungen der Unförmigkeit der Bahnfähre MUKRAN entspricht.

> „Eine Besonderheit unter den Grenzübergangsbahnhöfen sind die drei Fährbahnhöfe Saßnitz, Rostock-Warnemünde und Mukran. Während Saßnitz Hafen und Warnemünde dem internationalen Reise- und Güterverkehr dienen, besteht über den Fährbahnhof Mukran ausschließlich Güterverkehr. Bauliche Anlagen der Fährbahnhöfe sind Anlegebecken für die Fährschiffe, höhenbewegliche Anlegebrücken als Verbindungen zu den Fährschiffen (zum Teil doppelstöckig wie in Mukran oder mit Sonderweichen, zum Beispiel Fünf-Wege-Weiche in Saßnitz Hafen), Ein- und Ausfahrgleise, Abfertigungsgebäude und Bahnsteige."[63]

Aber wie man sieht, ist das alles noch im Werden. Am Sozialismus wird noch tatkräftig gebaut, während er zugleich schon heftiger Korrosion unterliegt. Die neuen Betonplatten glänzen in der Sonne, der Fährhafen Mukran ist erst vor kurzem in Betrieb genommen worden, daneben beginnt der offene Verfall: abgestelltes, ungenutztes Material, das aufgrund von Engpässen bei Maschinen oder anderen Teilen einfach auf die Mole gestellt wird. Verrostende Betonmischer, undefinierbare, vom Flugrost ergriffene, verbogene Stahlteile jeder Art, Betonplattenbruch, diverser Bauschrott. Selbst die Buhnensteine mit ihren Haken für die Verbringung durch den Kran wirken wie Reste des Atlantikwalls. Die späten Infrastrukturprojekte der DDR sind unfertige, selbsthistorisierende Industriedenkmale. Mit jahrzehntelanger Verspätung implementieren sie moderne Standardfließprozesse wie Roll on-roll off-Verkehr, aber das wirtschaftliche Gefüge, in dem das stattfindet, ist schon längst schief. Ein Witz in Tellkamps Turm fasst es zusammen:

> „Der Generalsekretär steht an der Mole in Rostock und sieht beim Beladen der Schiffe zu. Fragt die Seeleute: Wo fahrt ihr hin? – Nach Kuba. – Was bringt ihr hin? – Maschinen und Fahrzeuge. – Womit kommt ihr zurück? – Mit Apfelsinen. Fragt die Seeleute eines zweiten Schiffes: Wo fahrt ihr hin? – Nach Angola. –Was bringt ihr hin? – Maschinen und Fahrzeuge. – Womit kommt ihr zurück? – Mit Bananen. Und die eines dritten Schiffes: Wo fahrt ihr hin? – In die Sowjetunion. – Was bringt ihr hin? – Apfelsinen und Bananen. – Womit kommt ihr zurück? – Mit dem Zug."[64]

Kalenderoffiziell liest es sich so:

> „Vor 2 Jahren, am 2. Oktober 1986, nahm als erste Eisenbahngüterfähre die MUKRAN zwischen dem neuen Fährhafen Mukran auf Rügen und Klaipeda in der Litauischen SSR

63 Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Leipzig ²1988, S. 36 f.
64 Uwe Tellkamp, Der Turm. Roman, Frankfurt am Main 2008, S. 62.

Abbildung 33

Quelle Transpress Eisenbahnkalender 1988, Oktober.

> den Fährverkehr auf der neuen Fährroute DDR–UdSSR den Betrieb auf. Damit wurde für den wachsenden Warenaustausch zwischen der DDR und der UdSSR eine leistungsfähige, stabile und kostengünstige Transportroute geschaffen, auf der bis 1990 insgesamt sechs Eisenbahnfährschiffe mit den Namen MUKRAN, WISMAR und GREIFSWALD sowie KLAPEIDA, VILNIUS und KAUNAS zum Einsatz kommen."[65]

Mukrans Hauptbedeutung in den 90er Jahren sollte es werden, dem Abtransport der Westgruppe der Sowjetarmee aus der ehemaligen DDR zu dienen. Der Hafen heißt jetzt Fährhafen Saßnitz und die Litauen-Linie bedient die DFDS Seaways.[66]

Transpress Eisenbahnkalender 1988, November

Kann ein Foto novemberlicher sein? Braungraugelbe Töne und bleigrauer Rauch. Aber das kann man auch ganz anders sehen:

> „Die beiden Schmalspur-Dampflokomotiven der Baureihe 99 müssen mit ihrer ‚Fuhre' bei der Einfahrt in den Bahnhof Oschatz mächtig ‚Dampf aufmachen', um die Steigung zu überwinden. Seltsamerweise fliegen die Rauchschwaden aus den Schornsteinen in entgegengesetzte Richtung. Eine Besonderheit dieses Streckenabschnittes kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Oschatz ist das Dreischienengleis. Die Schmalspurbahn Oschatz–Mügeln–Kemmlitz ist der einzig verbliebene Abschnitt aus dem ehemals größten zusammenhängenden Schmalspurnetz Sachsens und dient nur noch dem Güterverkehr."[67]

Raucherzeugung hat bis zum Verschwinden der DDR dieselbe symbolische Bedeutung, die ihr in der Hochindustrialisierung vor 1914 zukam: Dampf aufzumachen heißt, dass es gut um die Welt und die Dinge steht. Dort, wo dies nicht passiert, wo die Schornsteine nicht rauchen, stimmt etwas nicht. Güterverkehr in der sächsischen Provinz ist hocherfreulich, und der Einsatz von Schmalspurloks, deren eisenbahnsoziales Leben schon länger währt als die in der DDR festgesetzte Lebensarbeitszeit von Werktätigen, ist ein Erfolg. Außerdem werden durch die Nutzung vorhandener Infrastrukturen knappe Ressourcen geschont. Selbst altertümliche Kleinbahnen sind dann noch eine echte Alternative zum Straßenverkehr. Das kann man schön daran erkennen, dass viele Schmalspurtrassen entweder parallel zu bestehenden Chausseen oder innerstädtisch als Straßenbahn angelegt sind. Recht viele IFA-LKW wären nötig,

65 Transpress Eisenbahnkalender 1988, Oktober.
66 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/F%C3%A4hrhafen_Sassnitz [14.10.2012].
67 Transpress Eisenbahnkalender 1988, November.

Abbildung 34

Quelle Transpress Eisenbahnkalender 1988, November.

um die Schüttgutfracht dieses Zuges auf die Straße zu bringen. Und da es den VEB-Kunden nicht auf Geschwindigkeit, sondern Lieferungssicherheit ankommt, gibt es keinen Druck, Verkehr auf die Straße zu legen. Hier lohnt es sich, If-History zu betreiben. Hätte es keinen November 1989 gegeben, spricht einiges dafür, dass die federführende Reichsbahn sich in den 90er Jahren ihres Schmalspurnetzes modernisierend angenommen hätte. Ansätze dazu hatte es seit den 80er Jahren gegeben, vor allem durch die Einführung neuer, aus Normalspurbaureihen abgeleiteter Dieselloks für die touristisch relevante Harzbahn. Das Potential für eine Renaissance der Schmalspur war in der DDR durchaus gegeben, da der Straßen- und Städtebau nicht wie im Westen dem Paradigma der Autofreundlichkeit gefolgt ist. Und das alte, schon aus dem 19. Jahrhundert bekannte, aber auch bei der Aufrüstungsprojekten der NS-Zeit relevante Argument griff immer noch: eine Bahnlinie ist in der Anlage billiger als eine neue Straße. Spinnt man den Gedanken etwas aus, hätte auch die Neuerfindung des regionalen ÖPNV, die in der Bundesrepublik in den 90er Jahren mit der Gründung von neuen Eisenbahngesellschaften unter Einbeziehung bestehender Stadt- und Straßenbahninfrastruktur erfolgte, durchaus auch realsozialistisch sein können. Mit der Wiedervereinigung kam jedoch der Straßenbau. Die Schmalspurbahnen überlebten allerdings als Attraktionen in den Reisegebieten, wo es sie gab. Auch musealer Ausbau erfolgte an einigen Stellen. Die Chance zu einer Wende allerdings wurde verpasst. 1988 ist diese Welt nach unter Dampf.

> „Bei Einfahrt in den Bf Oschatz fallen rechts das Glasseidenwerk und die Gleisanlagen der 750-mm-Schmalspurbahn auf. Sie führt über Mügeln nach Kemmlitz und bildet den Rest des ehemals umfangreichen Mügelner Schmalspurnetzes. Ausschließlich dem Gütertransport dienend, hat sie für den Versand des bei Kemmlitz gewonnenen Kaolins .- Rohstoff für die Porzellanherstellung und die Papierindustrie – große Bedeutung. Die historische Stadt Oschatz wird von Kirchtürmen überragt, die genau wie das Renaissance-Rathaus nach einem Brand 1842 erneuert wurden.“[68]

Transpress Eisenbahnkalender 1988, Dezember

Ein Weihnachtsbild, wie es sich der Normalspur- und Modellbahner nicht schöner wünschen können. Ihr Begriff von Stimmung hat immer etwas mit den gut gesehenen und ins Bild gesetzten betrieblichen Möglichkeiten zu tun.

> „Eine Dampflokomotive der Baureihe 50 mit ihrem Personenzug belebt die nächtliche Stimmungsaufnahme im Bahnhof Döbeln Hbf. Nur in der Kontur zeigt das

68 Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Leipzig [2]1988, S. 251.

> Foto die Form des 1868 bis 1870 unter Leitung des Ingenieurs Bassenge gebauten Keilbahnhofs Döbeln, in dem die Strecken Leipzig–Dresden und Riesa–Karl-Marx-Stadt zusammengeführt werden. Auf der Brücke über den Bahnanlagen im Verlauf der Fernverkehrsstraße 169 verweilen Eisenbahnfreunde oft lange beim Beobachten des regen Eisenbahnbetriebs."[69]

Was hier zur Wiedergabe des Gleisdreiecks und der ihm angepassten Bahnsteigarchitektur in den Schatten tritt, ist eines der schönsten deutschen Bahnhofsgebäude überhaupt:

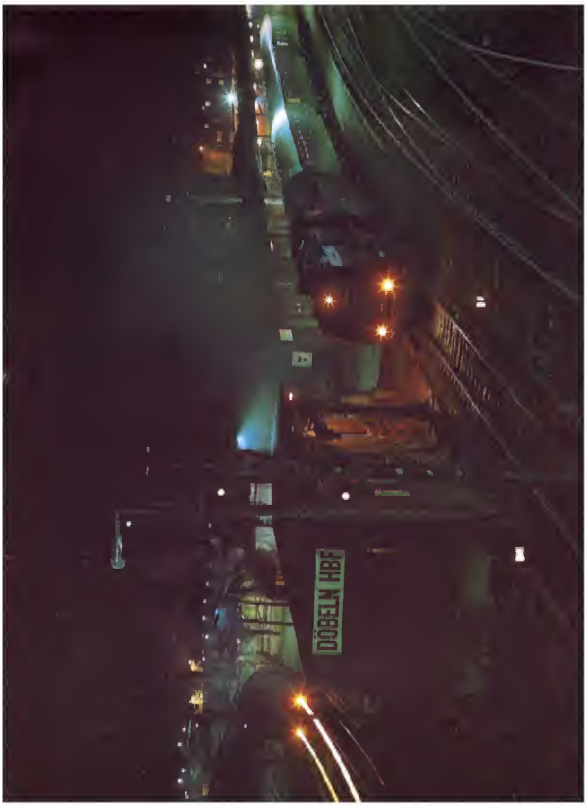
> „Der keilförmigen Bahnhofsanlage zwischen beiden Strecken ist im Osten das 1868/70 erbaute, restaurierte spätklassizistische Empfangsgebäude vorgelagert, zwei Ecktürme flankieren seine Eingangsfront im Rundbogenstil. Nach mehreren Stadtbränden ist Döbeln heute im wesentlichen durch das 19. Jahrhundert geprägt, neoklassizistisch sind das Rathaus von 1910 und das Theater; in der spätgotischen Stadtkirche ist der große Altar sehenswert."[70]

Sehenswerter als letzterer ist für den Eisenbahnfaszinierten ist der elegante Schwung der langen Bogenweichen, das milde Licht der Weichenlaternen, der von der Dunkelheit verhüllte Verfall des Funktionsgebäudes mit der Reichsbahn-Arialnormschrift DÖBELN HBF, die grünliche Bahnsteigbeleuchtung im Gegensatz zu dem warm aus dem Hintergrund scheinenden Licht aus Wohnungsfenstern, die Silhouette der Einheits-50er mit ihren bei der DR erhalten gebliebenen Wagner-Windleitblechen, die dem Lokkörper eine ganz andere Form verleihen als die Witte-Sparbleche bei der knausrigeren DB, die nächtlich gedämpfte, klassisch-grüne Grundfarbe der DR-Reko-Personenwaggons, die Leitermasten der Formhauptsignale, der alte Wasserkran neben dem Gleis, der Schein der Dreilicht-Spitzenbeleuchtung auf dem Gleis, das noch auf Holzschwellen liegt, nicht auf Gussbeton. Mit diesem Bild endet das Transpress-Eisenbahnjahr 1988 und entlässt den Betrachter in ein ganz normales weiteres Jahr des realen Sozialismus, in dem es ein Jubiläum zu feiern geben wird: 40 Jahre DDR. Die 50er ist schon deutlich älter. Die DDR und ihr Mobilitätssystem wurde Geschichte und mittlerweile sorgt das Internet als größtes kollektives Gedächtnis der material culture seit Beginn der Kulturgeschichte dafür, dass wir über fast jede Niete und jeden Puffer etwas erfahren können. Das ist ein unschätzbarer, noch längst nicht einmal wirklich wahrgenommener Materialfundus. Eine Geschichte des eisenbahnfaszinierten Blicks auf die Bahn in ihrer Zeit, der die Betrachterhaltung der ‚verweilenden Eisenbahnfreunde' auf der Straßenbrücke über dem Döbelner Hauptbahnhof ernstnimmt, auf individuelle und kollektive Biographien und die Bedeutung von

69 Transpress Eisenbahnkalender 1988, Dezember.

70 Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Leipzig ^{2}1988, S. 254 f.

Abbildung 35



Quelle Transpress Eisenbahnkalender 1988, Dezember.

Technik in ihnen bezieht, gibt es nicht. Mit Wolfgang Schivelbusch haben wir gelernt, aus der Bahn in die Welt zu sehen. Es ist an der Zeit, die Perspektive umzudrehen und aus der Welt auf die Bahn zu schauen. Obwohl wir längst unsere bewegte Wirklichkeit erster Linie durch Autowindschutzscheiben wahrnehmen, verlaufen in der Vorstellungswelt der meisten Menschen mehr Schienen als sie sich bewusstmachen. Die Eisenbahn war und bleibt im kulturellen Gedächtnis die Erstgeburt unter den industriellen Mobilitätssystemen. Das können und wollen wir offenbar nicht vergessen. Warum sonst würde man sich selbst (und seinen Söhnen) eine H0-Startpackung von Aldi unter den Weihnachtsbaum legen?

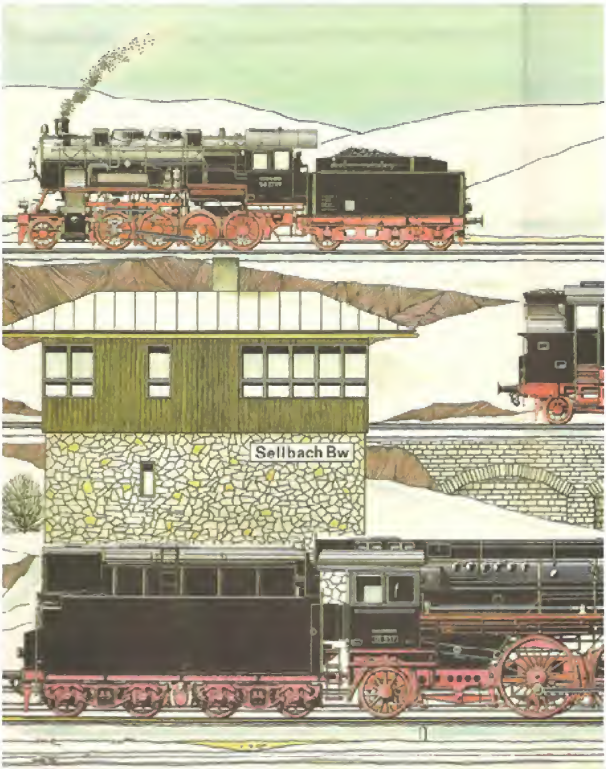
Zwei Zeichnungen im Urania Universum 27 (1981)

Das populärtechnische Jahrbuch Urania Universum 1 (1955) bis 39 (1990) war die DDR-Interpretation des im Westen erscheinenden Neuen Universum und ebenso wie dieses durch einen markant eigenständigen, über viele Jahre entwickelten inhaltlichen und gestalterischen Approach charakterisiert. Zeichnungen und Fotos spielten eine Schlüsselrolle bei der polytechnisch bildend und unterhaltend angelegten Präsentation von technischen Zusammenhängen und Kontexten im weitesten Sinn, zu denen neben der Einführung in die Funktionalität auch der soziotechnische Aspekt gehörte. Diese strukturell marxistische Prägung vertrug sich ausgezeichnet mit einem Relevanzbewusstsein nicht nur für die jugendliche Technikfaszination und die Identifikationsbereitschaft mit Technik im Alltag und in der eigenen Biographie. Zu den Stilelementen der fein in Leinen gebundenen Bände mit stylishem Foto-Schutzumschlag gehörten aufwendige Zeichnungen auf den Innencoverseiten vorn und hinten im Buch. Die Ausgabe 27 (1981) behandelte im Aufsatzteil u. a. Schmalspurbahnen in der DDR,[71] worauf der Leser-Betrachter motivisch passend eingestimmt wird, wenn er das Buch aufschlägt und der Blick auf eine stilisiertes Dampflok-Landschaftsbild fällt, das an einen ebenfalls gezeichneten Modellbahnkatalog oder eine Piko-H0-Pappschachtel erinnert. Der beherrschende eigentümliche Bildeindruck ungefähr wie bei einem stillstehenden Bildschirmschoner kommt im wesentlichen durch die fluchtpunktlose Zweidimensionalität der detailfreundlichen Seitenansicht eisenbahntechnischer Zeichnungen zustande, die keine Bildtiefe erlaubt. Sie wird durch drei übereinander angeordnete, mit Dampfloks befahrene Trassen angedeutet, wobei die oben und zum Bildhintergrund gezeigten Maschinen kleiner werden, also weiter vom Betrachter weg sein sollen. Durch diesen Trick können alle Loks so wie Katalog oder auf der Packung in voller Seitenansicht dargestellt werden. Die Perspektive ist eine lokomotivästhetische, nicht räumliche Perspektive, die alles andere zur Beigabe und zum schematisch angedeuteten Hinter-

71 Uwe Gerig, Bimmelbahnen, in: Urania Universum 27 (1981), S. 105-117.

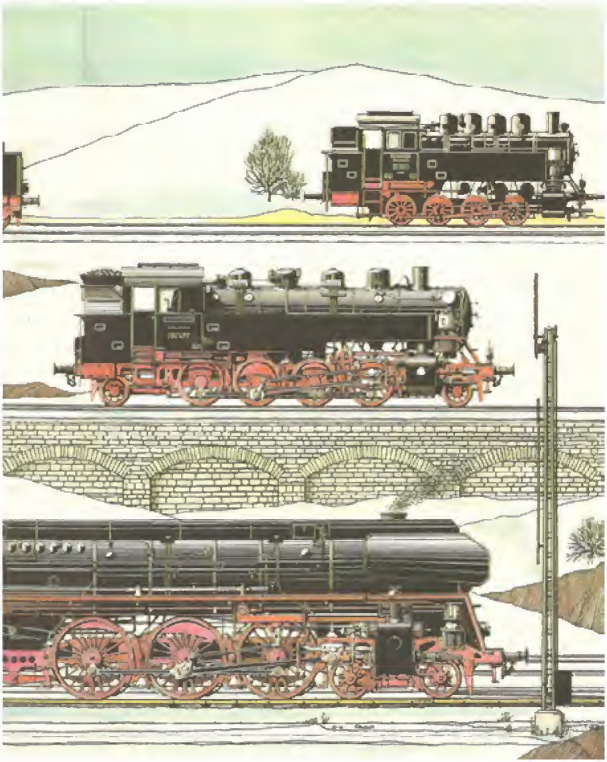
grund macht: eine grau-weiße Winterlandschaft mit etwas symbolischer Schraffur für braun-schwarzes Gelände und kahlem Geäst. Das ebenfalls von der Seite ohne perspektivische Tiefe gezeigte typische Reichsbahn-Modernisierungsstellwerk Sellbach Bw sieht aus wie ein H0-Modell von Vero. Der Zeichner ist fasziniert von kleinstteiligen Mustern: in der Holzmaserung der Verblendung um die Fenster herum steckt ebensoviel Hingabe wie in den Steinen der mittleren Trassenstützwand. Von strengster Devotion ist die Darstellung der Dampfloks. Im Vordergrund blicken wir auf eine Reichsbahn-Reko 01 mit charakteristischen Kesselaufbauten, die ihrer nur symbolisch angedeuteten Rauchfahne nach gerade zurücksetzt. Das wirkt bei einer Schnellzuglok fast wie ein ironischer Kommentar. Aber man darf nicht übersehen, dass auch in der DDR die Dampfloks 1981 nach und nach aufs Abstellgleis kommen. An den perfekt umgesetzten Details kann man sich festsehen, in ihnen verlieren und wieder zum wuchtigen Gesamteindruck des langgezogenen Lokkörpers aufzutauchen. Rundungen an Kessel und Windleitblech werden geschickt farblich eingefangen: Es ist eine Verbeugung vor der zeitlosen Schönheit der 2 C 1-Schnellzuglokomotive, deren Zeit nun auch bei der Reichsbahn abläuft. Je höher im Bild, desto weiter zurück in der Eisenbahngeschichte sehen wir: Die Baureihe 86 gehört zwar noch zur Fahrzeugreserve, die 81 und 56 sind schon Kulturgut der Geschichte der Produktivkräfte in den vorbildlichen Traditions-BW der Reichsbahn. Und auf den H0-Modellbahnanlagen stehen die Formhauptsignale für sie alle ebenso auf ‚Freie Fahrt' wie das im rechten Bildvordergrund gezeigte. Das Innencover am Ende des Buches zeigt die schwere C C-Elok 250, aus einem Lokschuppen ragt das DR-Gegenstück zur DB V 200, eine 118, heraus, und ganz oben zieht eine alte E 94 einen zeitgenössischen gemischten Güterzug durch eine Mittelgebirgslandschaft: Die DDR war das Land der langen Eisenbahnkontinuitäten und wachgehaltenen Eisenbahntraditionen. Wer darin nur Mangelrationalisierung erkennen wollte, gehörte auch nicht zum Urania Universum.

Abbildung 36 Faszination durch Präzision: das klingt nicht nur nach Modellbahn, das ist eine Modellbahnwelt.



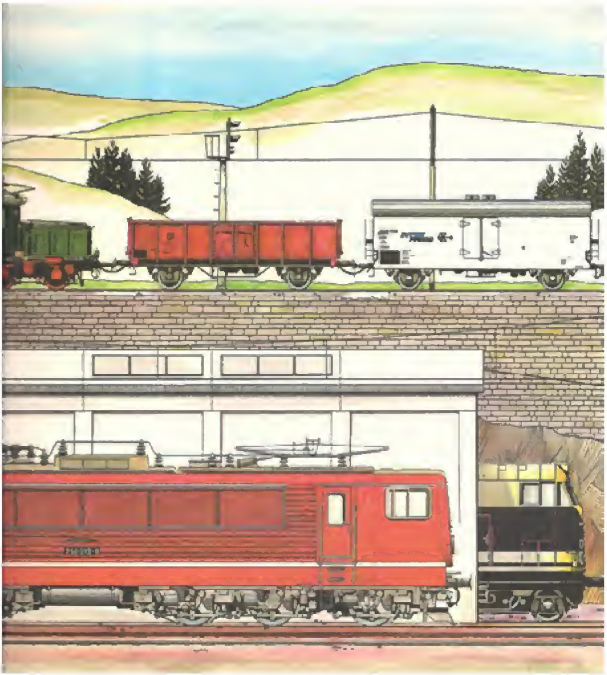
Quelle Urania Universum 27 (1981), Innencover vorne rechts.

Abbildung 37 Der harte Realismus der Piko-Graphiker ließ sie auch die Defizite der H0-Modelle ebenso präzise abbilden wie hier die Attribute des Vorbilds.



Quelle Urania Universum 27 (1981), Innencover vorne links.

Abbildung 38 Nicht nur Koexistenz von alt und neu, sondern sinnvolle Kontinuität.



Quelle Urania Universum 27 (1981), Innencover hinten rechts.

Abbildung 39 Das Piko-Pendant, späte 1980er Jahre.

Quelle Perfektion auch im Detail. PIKO-Modellbahn, hg. v. Volkseigenen Außenhandelsbetrieb der DDR, Berlin (Ost) o. J. [ca. 1988], Cover.

Copyrighted material

In den Niederlanden

Das neue Farbschema der Nederlandse Spoorwegen 1968

1968 bekam bei den Nederlandse Spoorwegen der Modernisierungsprozess eine Leitfarbe und die Staatsbahn ein erfolgreiches neues Image, das ihr im Wettbewerb mit dem rasant anwachsenden Individualverkehr zu bestehen half. Aber nicht nur das: Das NS-Design wurde Teil des niederländischen Selbstbilds. Nach Besatzung und Krieg hatte es danach nicht ausgesehen: Netz und Fahrzeuge waren in einem schlimmen Zustand, mehrere Erneuerungswellen in den 40er und 50er Jahren trugen dazu bei, das Erscheinungsbild der NS noch bunter und diffuser zu machen: dieselelektrische Triebwagen von Werkspoor in blau, lindgrüne französische Eloks von Alstom. Von einer corporate identity konnte nicht die Rede sein. Schon am Emblem der Staatsbahn ließ sich das erkennen. Nach dem Krieg war das alte geflügelte Rad lediglich etwas abstrakter geworden. Die Merkurflügel ersetzte ein Balken mit den Buchstaben ‚NS': das war gebremste Modernisierung. 1964 wurden die niederländischen Eisenbahnen 125 Jahre alt, und es passte zum Zeitstil des kybernetisch inspirierten social engineering, dass die NS sich strukturell und im Hinblick auf ihre Selbstdarstellung neu erfinden wollte. Das war auch dringend erforderlich, denn das Unternehmen fuhr in den 60er Jahren enorme Verluste ein. Vieles am zentralistischen Firmenstil der NS vor der Reform erinnert stark an die Deutsche Reichsbahngesellschaft: der bürokratisch-autoritäre, staatssozialistische Charakter mit ausgeprägter Eigenzeitlichkeit, was technische und wirtschaftliche Abläufe, vor allem aber die Kommunikation betrifft. Die jungen, sozialwissenschaftlich ausgebildeten Manager in Politik und Verwaltung drängten nun darauf, die NS zu einem sichtbaren und kundenfreundlichen Unternehmen zu machen, das den Verbraucher nicht nur in Kauf nimmt, sondern auf der Grundlage von case studies sehr genau plant, was es ihm anbietet und was nicht. Daraus entwickelte sich innerhalb der NS ein harter Kampf der Generationen, den die Jungen mit wirtschaftlichen Argumenten gewannen.

1968 gab die NS bekannt, Tel Design mit dem Entwurf eines Gesamtkonzepts beauftragt zu haben.[1] Tel ging diese Aufgabe im Geist der sozialwissenschaftlichen Analyse an, um die Besonderheiten des Unternehmens herauszuarbeiten: „Het op de eerste

1 Das folgende nach Wibo Bakker, Droom van helderheid. Huisstijlen, ontwerpbureaus en modernisme in Nederland, 1960–1972, Rotterdam 2011, S. 154-179.

Abbildung 1 Vor dem neuen Farbschema, 1966: bunt.

Quelle Wibo Bakker, Droom van helderheid. Huisstijlen, ontwerpbureaus en modernisme in Nederland, 1960–1972, Rotterdam 2011, S. 162.

indruk een wat conservatief bedrijf blijkt bij nader inzien een dynamische en moderne kern te bevatten; het ijsbergeffect treedt hier op."[2] Diesen Eisberg sichtbar zu machen, nahm sich Tel vor. Dabei ging es darum, die sich mit der NS verbindende soziale Kommunikation, die Verbundenheit mit der Pluralität sozialer Rollen in einer modernen Mobilitätsgesellschaft mit hohen Ansprüchen an den Entfaltungsraum des Individuums als Stärke zu nutzen. Die Identifikation mit der NS durch die Kunden sollte gestärkt werden, und dafür musste das Produkt identifizierbar, auf angenehme Weise auffällig sein. Tel schlug daher vor, ein warmes Gelb zur Leitfarbe zu machen. Der Erfolg war durchschlagend: in der niederländischen Landschaft mit ihren Grundfarben Grün und Blau, aber auch in verdichteten urbanen Räumen waren die NS-Züge auf einen Schlag unübersehbar. Auch die Gestaltung des Logos erwies sich als identifikationsfreundlich. Das dynamische NS-Emblem von Tel artikulierte in verdichteter, abstrakter Form die neuen Werte der Eisenbahngesellschaft als Basisinfrastruktur moderner sozialer Kommunikation: Vernetzung, Zentralität, Steuerung – letzteres allein schon deshalb, weil das Logo einem Segment aus einem elektronischen Stellwerkschaltplan ähnelt. Gelbe Züge, tiefblaue Beschilderung und das neue Symbol waren nur Teil einer Kompletterneuerung, zu der neue Dienstuniformen für das Personal im neuen NS-Blau und die flughafenförmige Neumöblierung von Bahnhöfen gehörte: weg vom Behördenschalter und hin einem fließprozesshaften

Abbildung 2 Werkspoor, Utrecht: der erste gelbe Zug, 1967.

Quelle Ebd., S. 169.

2 Werkgroep NS-Huisstijl, Verslag van de 10e vergadering, dd. 14 november 1966, zit. nach W. Bakker, Droom van helderheid, S. 162.

Konzept von Kundenfreundlichkeit und Transparenz. In den Details steckte ein bemerkenswertes Maß an psychologisch-sozialwissenschaftlicher Planungsfreudigkeit, die auch nach der optischen Revolution erhalten blieb. Und der Erfolg gab den Planern recht. Zugegebenermaßen hatten sie auch das Glück, dass in den 70er Jahren zwei Ölkrisen und die Diskussion um die Grenzen des Wachstums die Relevanz der Bahn stark plausibilisierten.

Abbildung 3 Das neue Farbschema, 1968.

Quelle Ebd.

Ein Foto der Moerdijk-Straßenbrücke aus den 50er Jahren

Der Bildband ‚Nederland',[3] in dem das Foto der Moerdijk-Straßenbrücke zwischen der südholländischen Insel Dordrecht und der Provinz Noord-Brabant über das Hollandsch Diep zu finden ist, dokumentiert den Selbstfindungsprozess eines Landes im Übergang. Dabei geht es nicht nur um den Stolz auf den Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg . Der deutsche Besatzer war im Unterschied zu den Wellen der Modernisierung ein klar erkennbarer Feind. Die fortschrittsbezweckenden Veränderungen durch die gesellschaftliche Pluralisierung und ‚Entsäulung' der sozialmoralischen Milieus als Lebensräume, die Verkehrs- und Kommunikationsverdichtung, die Entwicklung eines sozial intervenierenden und soziale Partizipation aktiv betreibenden Staats stellten Maß und Form des niederländischen Zusammenlebens, vor allem aber des Stadt- und Landschaftsbilds, radikal infrage. Der Fotoband schwankt daher zwischen einem liebevollen Portrait der für das Selbst- und Fremdbild der *Dutchness* zentralen mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Referenzgrößen und den Beispielen für sozialen Wandel. In Rotterdam ist das auf den ersten Blick naheliegender als im Fall der Moerdijk-Straßenbrücke, aber das täuscht. Niederländische Infrastrukturgeschichte ist Seefahrts-, Deich-, Mühlen- und Brückengeschichte im sich verändernden Kontext der Zeit. Brücken klammern das von den Mühlen trockengepumpte und -gehaltene Wasser- und Polderland zusammen, und die Hauptrücksicht, die bei ihrem Bau zu nehmen ist, betrifft die Freiheit der Schiffahrt unter ihnen. Die Wasserwege, nicht die Straßen, sind jahrhundertlang die Hauptverkehrswege. Diese Prioritätensetzung drückt sich auch in dem Umstand aus, dass die für die Autobahn zuständige Behörde Rijkswaterstaat heißt und in erster Linie für die Wasserstraßen zuständig ist.[4] Brücken waren in diesem Thalassotop Symbole für die dienende Funktion der nachgeordneten Verkehrsformen wie Eisenbahn und Automobilität, die seit den 50er Jahren allerdings immer bildbeherrschender werden. An den Brücken über das Hollandsch Diep südlich von Rotterdam lässt sich das gut zeigen. 1872 entstand die erste Stahlgitterbrücke für die Eisenbahnstrecke Dordrecht–Lage Zwaluwe.[5] Die Deutschen zerstörten sie 1944, um den alliierten Vormarsch zu erschweren. 1946 war sie in zunächst verkleinerter Form wiederhergestellt. Westlich der Eisenbahnbrücke gab es infolge des Modernisierungsschubs der 30er Jahre – 1932 wurde der Zuiderzee-Deich abgeschlossen – ab 1936 eine Straßenbrücke. Auch sie fiel 1944 der Verbrannte-Erde-Politik der Besatzer zum Opfer und wurde wiederaufgebaut. Mit dem rasant wachsenden Individualverkehr in Richtung *randstad* stellte sie allerdings schon bald einen staugarantierenden Engpass im Verlauf der Autobahn A 16 Rotterdam–Breda–Antwerpen dar. 1978 verschwand die

3 Nederland. Een Fotoboek, Foto's Otto Siegner, Amsterdam o. J. [nach 1956].
4 Vgl. http://www.rijkswaterstaat.nl/ [21.5.2012].
5 Das folgende nach http://nl.wikipedia.org/wiki/Moerdijkbruggen [21.5.2012].

Abbildung 4 3-D-Poldergeometrie aus Stahl.

Quelle Nederland, S. 45.

im Foto zu sehende Brücke zugunsten einer Stahlbetonbrücke. Sie erhielt 1980 den Nationalen Stahlpreis der Stiftung ‚Bauen mit Stahl'. Die filigran-geometrische Stahlgitterkonstruktion der 30er bzw. 50er Jahre steht ebenso wie die wuchtige, an die Bauwerke des Deltaprojekts erinnernde Autobahnbrücke der 70er Jahre für den Stil einer Zeit. Die alte Brücke ist dreidimensionaler Mondriaan, die neue ein Stück Infrastruktur aus dem Großraum Los Angeles. 2006 fuhr der erste Hochgeschwindigkeitszug mit 300 km/h über die dritte Moerdijk-Brücke der Hochgeschwindigkeitsverbindung Schiphol–Antwerpen, die mit ihren Y-förmigen Auflegern auch als Raumschifflandeplatz in Star Wars Verwendung finden könnte. Aber immer noch ist es eine Brücke, und immer noch wird der Verkehr vom Wasser her bestimmt. Daher ist der richtige Blick auf die Moerdijk-Brücken auch nicht der hier gezeigte vom Straßenrand, sondern der vom Segelboot auf dem Hollandsch Diep. Vielleicht werden die Raumschiffe späterer Verkehrsepochen direkt im Wasser landen können – aber auch dann wird man Brücken brauchen, um sie zu erreichen.

Ein Foto des Friedenspalais in Den Haag

Selten dürfte es bei einem symbolisch-repräsentativen Prachtbau so lange gedauert haben – nahezu einhundert Jahre – bis seiner institutionelle Bedeutung seinem architektonischen Anspruch einigermaßen entsprach. Als der US-Unternehmer Andrew Carnegie das Friedenspalais in Den Haag stiftete, war der Glaube an die Unaufhaltsamkeit des Fortschritts auch in der Form des Internationalen Rechts noch ungebrochen.[6] Es wirkt wie schwarzer Humor, dass der Neorenaissance-Bau ausgerechnet 1913 fertig wurde – aber das ist eine Ex-Post-Perspektive. An der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert konnten Juristen die Spannung zwischen dem mächtig aufstrebenden, in großen Kodifikationen wie dem Code Civil und dem BGB gefassten und dem noch neuen, kaum institutionalisierten internationalen Recht als lohnende Herausforderung des 20. Jahrhunderts empfinden. Hatten doch die beiden Friedenskonferenzen in Den Haag von 1899 und 1907 trotz allen Spotts Wilhelms II. über das Recht als Rettungsring der Machtlosen einen Weg aufgezeigt, wie sich die internationalen Beziehungen auch in Zeiten aggressiv um Weltmacht oder Untergang ringender Großmächte rechtsförmig und friedlich gestalten lassen.[7] Dieser Pfad entsprach in besonderer Weise der niederländischen historischen Erfahrung: konzeptionell durch Hugo Grotius, realpolitisch durch die Notwendigkeit eines Kleinstaats mit großem kolonialem Anhang, sich mit den europäischen Mächten ins Benehmen zu setzen. Und auch der Sponsor Carnegie stand wie kein anderer für den Glauben an eine technisch-industrielle Moderne, in der sich die amerikanischen Werte von Demokratie und Markt erfolgreich als *self evident* durchsetzen und die Eitelkeiten der alten Großmächte mit ihrer Home Fleet oder Schimmernden Wehr als atavistisch erscheinen lassen würden. Und so sieht der von Louis M. Cordonnier geplante Palast des Weltfriedens auch aus: eine feste Backesteinburg zukunftssicherer Selbstgewissheit, die sich auch gut als College irgendwo in Neuengland gemacht hätte.[8] Das Hauptgebäude könnte auch das Rathaus einer größeren niederländischen Provinzstadt sein. Der Belfried wirkt kopflastig und unfiligran mit seinen vielen Türmchen: dergleichen zierte auch martialisch die Portale von Rheinbrücken und sollte dort wie hier historische Legitimität suggerieren, um den unmittelbaren Anprall der Moderne etwas zu mildern. Das Extrem dieser versteckten Moderne ist Neuschwanstein, und beide Gebäude haben für die Mentalität der Welt vor 1914 hohe Signifikanz, denn ihre Macht war nicht von dieser Welt. Es bedurfte zweier Weltkriege

6 Zur Geschichte der Rechtsvergleichung und des internationalen Privatrechts in Deutschland Rolf-Ulrich Kunze, Ernst Rabel und das Kaiser-Wilhelm-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht, 1926–1945, Göttingen 2004.

7 Vgl. Jost Dülffer, Regeln gegen den Krieg. Die Haager Friedenskonferenzen 1899 und 1907 in der internationalen Politik, Berlin 1981.

8 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Friedenspalast [8.6.2012].

Abbildung 5 Das Vredespalais in den 50er Jahren.

Quelle Nederland. Een Fotoboek, Foto's Otto Siegner, Amsterdam o. J. [nach 1956], S. 132.

und des endgültigen Verlusts der europäischen globalen Suprematie, bis sich das in Den Haag änderte. Das Völkerrecht und das internationale Privatrecht verhinderten oder humanisierten weder das einmalige Experiment eines industriellen totalen Massenkrieges in Form des mörderischen Verschleiß- und Fließprozesses von Stahlgewittern noch den Zivilisationsbruch in Hitlers rassischem Vernichtungskrieg. Aber als beides geschehen war, gab es die Möglichkeit, bei der Neugestaltung der Welt nach dem Weltbürgerkrieg an das anzuknüpfen, wofür Den Haag stand.

Das Palais gab es immer noch, ebenso das *law on the books*. Der Nürnberger Prozess war der erste Schritt auf einem Weg, an dessen Ende und nach ungezählten weiteren Schlächtereien der Internationale Strafgerichtshof stehen konnte. Das ist nicht die Erfolgsgeschichte, zu der Carnegie beizutragen gehofft hatte. Heute würde er wahrscheinlich ein Institut für die Zivilisierung von Marktgeschehen stiften, ohne Belfried. Es dürfte nicht weniger lang dauern als beim Friedenspalais, bis dessen Anspruch in der Wirklichkeit ankommt. Ob mit oder ohne Weltkriege.

Ein Foto des Rathauses von Hilversum

In der Radio-Epoche war das nordholländische Hilversum ein bekannter Name auf den Senderskalen, und wer im Fernsehzeitalter auf den Abspann niederländischer Produktionen achtete, konnte es auch dort regelmäßig erwähnt finden. Ende der 50er Jahre ist es jedoch nicht diese für das Bild der Niederlande und des Niederländischen in der Welt immer wichtiger werdende Medieninfrastruktur, die in dem auf Affirmation des nationalkulturellen Selbstverständnisses angelegten Bildband ‚Nederland' gezeigt wird. Zu sehen ist vielmehr das zwischen 1928 und 1931 entstandene, streng und provozierend moderne Rathaus, das zugleich als das wichtigste Bauwerk von Willem Marinus Dudok (1884–1974) gilt.[9] Dudok verarbeitete Einflüsse der backsteinexpressionistischen Amsterdamer Architekturschule um Hendrik Petrus Berlage, der einen charakteristisch niederländischen Stil im Übergang zur klassischen Moderne etablierte. Das Amsterdamer Scheepvaarthuis, 1913 bis 1916 gebaut von Johan van der Mey, ist ein frühes sprechendes Beispiel für diese Formensprache. Auch die Reformquartiere des sozialistischen Wohnens artikulierten den ästhetisch-sozialen Erneuerungswillen dieser Richtung, die sich von der Bauhaus-Welt in zweierlei Hinsicht signifikant unterscheidet: durch das eigentümlich Niederländische ihrer Formbezüge und auch durch die starke Verwurzelung in der politischen Kultur der sozialmoralischen ‚Versäulung' der niederländischen Gesellschaft zwischen den 1880er und 1950er Jahren.[10] In deren Folge konnte eine bestimmte Form von Architektur Signal- und Integrationsfunktion für das Selbstverständnis einer gesellschaftlichen ‚Säule' bekommen. Von einer so konkreten gesellschaftlichen Relevanz in einem Teil der Gesellschaft und als Artikulation von dessen Mainstreamkultur waren die Bauhaus-Avantgardisten trotz mancher Groß- und Vorzeigeprojekte weit entfernt. In den ‚roten' Vierteln Amsterdams konnte man ebenso mit einem bestimmten Formenensemble rechnen wie in den calvinistisch-orthodoxen und in denen der zumindest noch subkutan diskriminierten katholischen Minderheit. Und das kann man trotz allen sozialen Wandels den niederländischen

9 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Willem_Marinus_Dudok [23.5.2012].

10 Zu den Grundlagen Friso Wielenga, Nederland in de twintigste eeuw, Amsterdam 2009, S. 15-77.

Abbildung 6 Raadhuis Hilvesum: heel bijzonder.

Quelle Nederland. Een Fotoboek, Foto's Otto Siegner, Amsterdam o. J. [nach 1956], S. 83.

Stadtbildern bis heute ansehen: sie sind in geradezu exemplarischer Weise architektur-soziopolitisch dechiffrierbar. Vor diesem Hintergrund ist auch Dudoks monumentales Rathaus in Hilversum einzuordnen, aber es geht, wie schon der erste Eindruck ahnen lässt, nicht in diesem Versäulungsbezug auf. Die harten Horizontalen und Vertikalen, die fast schon abweisend asymmetrische Strenge, der Mut zur freien, fensterlosen Fläche im Gegensatz zum durchlaufenden Fensterband an anderer Stelle, generell zum Aufbrechen des einheitlichen Baukörpers in mehrere ineinandergeschobene Boxen: all das ist gewollt neu und so radikal modern, dass die Landmarken der Amsterdamer Schule im Vergleich traditionell wirken. Dudok hat einer Moderne ohne Schnörkel und Konzessionen an die bildbestimmende und mentalitätsbeherrschende Tradition des Goldenen 17. Jahrhunderts Form gegeben. Dieses Rathaus ist das Kontrastprogramm und der Gegenentwurf zum bekanntesten Rathaus des ganzen Landes, dem auf dem Dam im nicht weit entfernten Amsterdam. Eine Provokation zeigt das Schwarz-Weiß-Foto nicht: der Backstein, den Dudok

verbauen ließ, ist gelb. Es wirkt wie Ironie, dass der schlanke Turm ein typisch niederländisches *carillon*, ein Glockenspiel, hat, das von vor 1940 bis in die 60er Jahre im Rundfunk als Sendesignal live zu hören war.[11] Während des Zweiten Weltkriegs schlug die Wehrmacht in dem Gebäude ihr Hauptquartier auf. Die Besatzer kamen und gingen, das ironische Glockenspiel blieb ebenso wie Dudoks Ausrufungszeichen aus unrotem Backstein.

Ein Foto des Rokin, Amsterdam

Der niederländische Publizist Geert Mak hat sich immer wieder mit der Faszination und Anziehungskraft beschäftigt, die vom Amsterdamer Stadtbild innerhalb des Grachtengürtels nicht nur für Touristen ausgeht.[12] Die im niederländischen Goldenen Zeitalter des 17. Jahrhunderts als reale Utopie im Sumpfland zwischen Nordsee und Zuiderzee entstehende Wasserstadt mit ihrer kohärenten Formensprache war das New York der frühen Neuzeit: eine reiche bürgerliche Welthandelsmetropole, anziehend für Dissidenten, Wissenschaftler und Künstler aus ganz Europa, unter anderem auch die größte jüdische Siedlung Westeuropas, das ‚Jerusalem des Westens' – jedenfalls bis 1940/45[13]. Wirtschaftliche Dynamik, Seefahrt, Bürgersinn und Toleranz als praktische Tugend in einem Ensemble von Verschiedenheiten gaben der Stadt ihre bis heute charakteristische äußere Form und ihren Charakter. Aber was ist es genau, was uns auch bei diesem Schwarz-Weiß-Foto des Rokin aus den 50er Jahre so in das Bild hineinzieht? Altehrwürdige Städte mit weitaus bemerkenswerteren Baumdenkmälern gibt es viele, ebenso Städte mit und am Wasser. Im Vergleich zu London und Paris ist Amsterdam klein und alles andere als ein imperialer oder königlicher Zentralort. Möglicherweise ist es gerade diese gemäßigte, überschaubare Bürgerzivilität mit den schmalen Fassaden, weißen und grünen Schiebefenstern, Treppen-, Glocken- und Schnabelgiebeln, die uns Sympathie empfinden lässt: Und die ist in diesem Fall nicht regressive Sehnsucht nach Altstadtwohligkeit ohne Stahl, Glas und Beton, sondern der Wunsch nach einer lebendigen, auf Diversität gegründeten Urbanität als Bühne für Teilhabe, Wohlstand und geistig-sozialen Wandel. Stadt und Verstädterung sind überhaupt zentrale Begriffe zum Verständnis der Besonderheiten niederländischer Geschichte.[14] Die flämisch-niederländische Landschaftsmalerei seit dem 16. Jahrhundert zeigt es deutlich: wenigstens am Horizont ist zumeist die nächste Stadt zu erkennen. In diesen Städten hatten die Stadtbürger seit dem Hochmittelalter ein ausgeprägtes Selbstbewusstsein entwickelt,

11 Dies nach http://nl.wikipedia.org/wiki/Raadhuis_van_Hilversum [23.5.2012].
12 Vgl. Geert Mak, Amsterdam. Biographie einer Stadt, Berlin 1997; ders., De goede stad, Amsterdam 2007.
13 Dazu Jan Stoutenbeek, Paul Vigeveno, Joods Amsterdam, Amsterdam/Gent 2003.
14 Geert Mak, Niederlande, München 2008, S. 35-54.

Abbildung 7 Das New York des 17. Jahrhunderts, hier in den späten 50er Jahren.

Quelle Nederland. Een Fotoboek, Foto's Otto Siegner, Amsterdam o. J. [nach 1956], S. 64.

das auf die Sicherung eigener Rechts- und Handlungssphären gerichtet war, die nach innen und außen gegen Eindringlinge, Emporkömmlinge und Konkurrenten eifersüchtig verteidigt wurden. Daraus resultierte eine so subtile wie prekäre Balance von Freiheit und Toleranz im Wortsinn: Duldung, nicht etwa Akzeptanz. Das mag man als frühliberal, vielleicht sogar in manchen Aspekten als frühdemokratisch bezeichnen, jedenfalls war diese von Koexistenz, Leistungsdenken und Verhandlungslogik geprägte städtische Atmosphäre deutlich egalitär – und das lange vor der Großen Französischen Revolution. Außerdem fehlte im gesamten Land ein starker Adel als Gegengewicht zu so viel bürgerlicher Selbstentfaltung, die daher bereits in der Frühneuzeit zur gesellschaftlichen Normalkultur avancieren konnte: Die niederländische Gesellschaft war in dieser Beziehung eigentümlich frühreif. Das herrschaftlichste Gebäude des ganzen Landes war kein Schloss, sondern das 1648 bis 1662 auf dem Dam errichtete majestätische Rathaus des reichen patrizischen Amsterdam. Anders gesagt: Diese Stadt ist das in Backstein gefasste Grundmaß und –muster der euro-

päisch-atlantischen Moderne, ihrer zivilgesellschaftlichen Wertvorstellungen ebenso wie der damit zusammenhängenden sozialen und politischen Strukturkonflikte. Für all das bekommt man in den Grachten Anschauung: jedes einzelne Haus hat eine Geschichte dazu beizutragen: von Hybris und Buddenbrook-gleichem Verfall, von vergangenem Zukunftsoptimismus und sehr gegenwärtigem Traditionsbewusstsein. Eben deshalb ist auch die Rede von Amsterdam als ‚Venedig des Nordens' mentalitätsgeschichtlicher Unsinn. Amsterdam war und ist keine Serenissima, sondern das Urbild der modernen Stadt. Der Unterschied zwischen dem Geist der Bürgerhäuser an den Grachten und den Palazzi an den Kanälen könnte größer nicht sein. Amsterdam hat mehr zu tun mit Hamburg und Boston, Massachusetts. Es ist die Stadt des *individual pursuit of happiness* avant la lettre.

Ein Foto eines Amsterdamer Bücherflohmarkts

Seit der Entstehung des Massenmarkts für Bücher im 19. Jahrhundert haben diese als Ware ein soziales Leben, das mehrere Besitzer miteinander verbinden kann. Der Bücherflohmarkt – hier auf dem Amsterdamer Waterlooplein in den 50er Jahren – ist nur eine Zwischenstation. Nicht wir besitzen Bücher, sondern sie ergreifen von uns Besitz. Das kann in der Buchhandlung passieren, aber auch an einem solchen Verkaufsstand. Der Reiz des Zufallsfunds ist hier höher, weil es meist keine thematische Ordnung mehr gibt. Der professionelle Bücherflohmarktgänger ist allerdings nicht nur vom Zufall abhängig. Er hat in seinem Soziotop Goldgräberfertigkeiten entwickelt und weiß aus Erfahrung, wie er die Wahrscheinlichkeit des Erfolgs erhöhen kann. In der Regel reicht schon der erste Blick, um zu klären, um was für eine Art von Angebot es sich handelt: Zusammengeklaubtes aus Wohnungs- oder Bibliotheksauflösungen, geschlossene Sammlungen zu bestimmten Themen wie die Reste der Bibliothek eines Pastors, Studienrats, Professors oder speziell interessierten Hobbyisten, Ladenhüter aus modernen Antiquariaten. Jede Epoche bringt einen erstaunlich gut wiedererkennbaren durchschnittlichen Normalbücherschrank hervor, in dem sich die Moden, Trends und Themen einer Zeit abbilden. Für eine versäulte Gesellschaft wie die der Niederlande bis in die 50er Jahre gilt das noch um so mehr. An seinen Büchern ließ sich der Besitzer treffsicher einer sozialmoralischen Säule zuordnen, denn es gab es einen orthodox-calvinistischen, freisinnig-calvinistischen, sozialdemokratischen, katholischen und bürgerlich-freigeistigen Normalbücherschrank. Auf dem Tisch des Trödlers mischt sich diese Milieubindung, aber immer noch lässt sich ahnen, aus welcher weltanschaulichen Ecke ein bestimmter Teil seines Angebots stammt. Im übrigen ist das heute nicht anders, nur dass seit den 60er Jahren die kritisch-marxistische und ökologische Frömmigkeitsliteratur der Linken und die Flut der Ratgeber für Gesundheit, Ernährung, Reisen und besseres Leben an die Stelle

der konfessionellen Veröffentlichungen getreten ist. Ob sie mehr Lebenssinn erzeugt oder bestätigt haben, steht dahin. Der geübte Goldgräber wird dann anfangen, die hier auf dem Foto schön zu sehenden Bücherreihen auf ungewöhnliche Formate hin zu mustern: nicht im Sinn einer gezielten Suche nach bestimmten Autoren oder Titeln, das führt nur selten direkt zum Erfolg und ist inzwischen durch die Möglichkeiten von Ebay auch gar nicht mehr nötig, sondern in einer Art des schweifenden Interesses, das Zeit kosten kann. Die Frustrationstoleranz gegenüber der Sprödigkeit der Materialflut der Gutenberggalaxie, in deren Tiefen sich das Besondere versteckt, und auch gegenüber dem Geschwätz der Verkäufer, muss belastbar sein. Allerdings scheint der hier als touristische Attraktion der Amsterdamer Altstadt vorgestellte Bücherflohmarkt insgesamt auf dem Rückzug zu sein. Immer mehr Büchersammlungen landen komplett im Papierrecycling und nicht mehr auf einem Brettertresen. Auch den Bildband mit diesem Foto habe ich aus einem Papiercontainer gezogen,

Abbildung 8 Aus der Distanz nicht zu sagen, aus welchen Säulen die Vorbesitzer dieser Bücher kamen.

Quelle Nederland. Een Fotoboek, Foto's Otto Siegner, Amsterdam o. J. [nach 1956], S. 73.

der einige Zeit an jedem Sonnabend gegen 17 Uhr von einem Flohmarkthändler aufgesucht wurde, um das zu entsorgen, was er nicht verkaufen konnte. Das Wühlen im Buch-Müll erfordert andere, eigene Kompetenzen, die im wesentlichen auf die äußere Form des Containers reagieren. Glücklicherweise hatte er feststellbare Klappen, so dass ich mit beiden Händen im Material arbeiten konnte, um Schichten freizulegen. Auch waren gewisse Hemmungen zu überwinden. Während das Stehenbleiben an einem Flohmarkttisch sogar eine gewisse soziale Vorzeigereichweite hat, ist die Beschäftigung mit Weggeworfenem nicht generell akzeptiert. Aber damit muss man leben, wenn die Sucht einen treibt, und vielleicht landen die zeitweise an mich übergangenen Bücher irgendwann ja doch auf einem Flohmarktstand. Nachtrag: Bis zur Deportation der Juden Amsterdams unter deutscher Besatzung war der Waterlooplein ein jüdischer Markt.[15] Kein Wunder, dass das Buch hier zentralgestellt war.

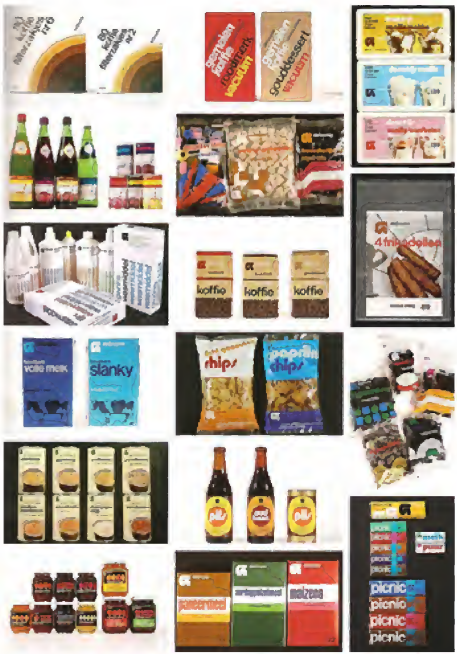
Ein Foto niederländischen Verpackungsdesigns um 1970

Corporate design ist seit dem Ankommen der Konsumgesellschaft im Westeuropa der 50er Jahre keine Ausnahme, sondern die Regel. Um so interessanter ist es, welche Trends und Moden sich hier durchsetzen und ob sie den Warenkorb verändern. Die Konsumgeschichte der Niederlande nach dem Zweiten Weltkrieg folgt anderen Pfaden als die amerikanische und westdeutsche. Bestimmend scheint trotz eines grundsätzlichen Prozesses der Verwestlichung und der Übernahme bestimmter charakteristisch amerikanischer Formate wie des Supermarkts die Behauptung eines spezifisch niederländischen Warenangebots bei Lebensmitteln zu sein. Dies ist erstaunlich, weil der niederländische Markt nur so groß ist wie der des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Noch heute wird jeder Deutsche, der zum ersten Mal in einem niederländischen Durchschnittssupermarkt einkauft, über die Andersartigkeit des Angebots in bestimmten Bereichen staunen können: Dazu gehört die landestypisch große Auswahl an *zuivel*, Milch- und Milchmischprodukten, – dies war schon zu einem Zeitpunkt der Fall, als Joghurt mit Geschmack auf westdeutschen Supermarktregalen noch ein Spartenprodukt war; Fleischfertigwaren wie *frika*(n)dellen[16] und südostasiatisch abgeleitete Fertiggerichte wie *kip tandoori*[17], ein besonders mariniertes Hühnchengericht; eine für deutsche Begriffe ungewöhnliche große Auswahl an Süßwaren: die in einem Keksesserland zu Kaffee und Tee unverzichtbaren *coekjes*, aber auch Laktritzförmiges in vielen Geschmacksrichtungen; die an Großbritannien fast heranreichende Vielfalt an Kartoffelchips. Ausnahmslos alle diese industriellen Lebensmittel verdanken sich der Durchsetzung eines hochmobilen, von der

15 Jan Stoutenbeek, Paul Vigeveno, Joods Amsterdam, Amsterdam/Gent 2003, S. 54-56.
16 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Frikandel [4.7.2012].
17 Vgl. http://nl.wikipedia.org/wiki/Tandoori [4.7.2012].

Regierung in Den Haag wie der EG in Brüssel hochsubventionierten agroindustriellen Komplexes von hoher Leistungsfähigkeit, der nicht anders als in Westdeutschland seit den 50er Jahren traditionelle lokale Versorgungs- und Konsumformen verdrängte und dabei eine Veränderung in den Verbrauchergewohnheiten ermöglichte: weg vom täglichen Einkauf bedarfsgerechter Mengen hin zur überbedarfsmäßigen

Abbildung 9 Verpackungsdesign für De Gruyter



Quelle Wibo Bakker, Droom van helderheid. Huisstijlen, ontwerpbureaus en modernisme in Nederland, 1960–1972, Rotterdam 2011, S. 227.

Bevorratung und Artikulation von Lifestyle über Produktwahl und -varianz. Das Foto unten zeigt ein Beispiel für Produktdesignlinien der Ende der 60er Jahre in den Niederlanden führenden Supermarktkette De Gruyter, die sich aus einem Einzelhandels-Familienunternehmen entwickelt hatte und gegenüber Veränderungen im Erscheinungsbild defensiv bis ablehnend reagierte. Der Erfolg von De Gruyter lag im Preis und im breiten Sortiment, der Nachteil in der geringeren Vorzeigereichweite von preisgünstigeren Hausmarken gegenüber Markenprodukten. Um letztere aufzuwerten, entschied sich das Unternehmen für eine Designinitiative, deren popfarbiges Ergebnis unten zu sehen ist. Neben den erwartbaren Merkmalen von Verpackungsdesign im Lebensmittelbereich wie guter Sichtbarkeit der Ware und gute Lesbarkeit der Beschriftung fällt der für Alltagsprodukte bemerkenswert hohe gestalterische Anspruch ins Auge, der die Verpackungen vom Nur-Funktionalen abhebt. Bei der Schrift- und Grafikgestaltung, Food-Fotographie und Farbpalette wurde mehr an konzeptioneller Energie investiert als die Produktrationalität erfordert. Es geht hier um Beispiele produktbezogener sozialer Kommunikation, die z. B. bei den Milch- und Kaffeefilterpackungen durch die starke symbolische Reduktion schon gar nicht mehr wie Produktwerbung wirkt. Der gezielte Einsatz von Schriftgrafik wie vor allem in der Waschmittelverpackung wagt sogar den Schritt zur Infragestellung von Sehgewohnheiten des Verbrauchers: Das mag in der besonderen Kontextkultur der späten 60er und frühen 70er Jahre wurzeln, bleibt aber doch ein aufschlussreiches überzeitliches Beispiel für die Gestaltungspotentiale von Verpackungsgestaltung.

Ein niederländisches Wohnungsbesetzerplakat

Das Haus Oranien und die Wohnbesetzerszene hätte die Fernsehöffentlichkeit bis zum 30. April 1980,[18] dem Tag der *inhuldiging* von Prinzessin Beatrix als Königin und Staatsoberhaupt der Niederlande, nicht zusammengedacht.[19] Die Kameras hielten etwas fest, was das weich gezeichnete Niederlande-Bild insbesondere in der Bundesrepublik fundamental erschütterte: öffentliche Gewalt, Rauchbomben, bürgerkriegsähnliche Szenen zwischen Demonstranten und Polizei, die man mit West-Berlin, sicher nicht mit Amsterdam in Verbindung brachte. Was war da passiert? Beatrix' Mutter, Königin Juliana, vermochte nach der Zeremonie in der *Nieuwe Kerk* der wütenden Menge kaum die neue Königin zu präsentieren. Die schien im übrigen ausgezeichnet ins damals anders als heute weitverbreitete deutsche Ide-

18 Ein zusammengestelltes Videodokument dazu: http://www.youtube.com/watch?v=TFPkBSiFA1U [11.5.2012].

19 Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Königin Beatrix, in: http://www.uni-muenster.de/NiederlandeNet/nl-wissen/monarchie/personen/beatrix.html [11.5.2012].

albild einer modernisierungsoffenen, toleranten Gesellschaft und eines vorbildlichen Wohlfahrtsstaats des weitgehenden *social engineering* als Komplement zur Einpolderung – „mit freiem Volk auf freiem Grund" – zu passen: eine gestaltungswillige Volkswirtschaftlerin und Gesellschaftswissenschaftlerin, verheiratet mit einem ehemaligen deutschen Diplomaten,[20] der auch wesentlich solider war als sein lebenslustiger Schwiegervater, Prinz Bernhard. Beatrix geriert zum zweiten Mal in ihrer Biographie frontal in die Brandung eines exemplarischen Modernisierungskonflikts. Schon bei ihrer Hochzeit mit Claus von Amsberg am 10. März 1966 hatte es vom Fernsehen in die Welt übertragenen öffentlichen Protest gegeben, weil diese Eheschließung das emotionale Ende der Nachkriegszeit bedeutete und viele selbstgerechte Gewissheiten über die Rolle der Niederlande unter deutscher Besatzung in Frage stellte. „Claus raus!" musste sich das Brautpaar damals anhören. Aber die Niederländer gewöhnten sich an den weiteren Deutschen im Königshaus, dessen Mischung aus Freundlichkeit, Ernsthaftigkeit und Zuwendung zu niederländischen Themen wie Wasserwirtschaft ihn schnell populär machten. Vom Ende der 60er bis Ende der 70er Jahre verwirklichten die Niederlande einen sozialen Interventionsstaat, der selbst das norwegische, ökonomisch auf größeren Ressourcenfunden in der Nordsee beruhende Modell in den Schatten stellte. Die alten, in ihren Maßen frühneuzeitlichen altholländischen Innenstädte, in denen, abgesehen von Rotterdam, der Bombenkrieg nicht für Modernisierung Anlass gegeben hatte, verödeten durch den staatlich geförderten Wegzug der jungen Funktionseliten und Familien in den intrastädtischen Agglomerationsraum *randstad*. Der war schließlich dichter bevölkert als der Großraum Los Angeles: allüberall lange Reihen feiner kleiner Backsteinreihenhäuser mit bodentiefen Fenstern, Gaszentralheizung, kleinen Gärten, bestens erreichbar mit dem vorbildlichen Nahverkehr der *Nederlandse Spoorwegen*. Arme, Alte, Ausländer blieben in den abgehängten Altstädten zurück, die von den politisch Verantwortlichen als Sanierungsfall gesehen wurden: den Touristen sollten ja auch weiterhin schöne Bilder vor allem aus Amsterdam, dem Venedig des Nordens, geboten werden können. Aber für den richtigen Umgang mit historischer Bausubstanz hatten die vom Denken in Wirkungsgrad-Kategorien infizierten regierenden Sozialingenieure mit Parteibuch der *Partij van de Arbeid* nicht die rechte Sensibilität: Würdige Grachtenhäuser standen leer und verfielen, vieles wurde abgerissen. Bezahlbare Sozialwohnungen so wie auf den Poldern Flevolands oder in Amsterdam-Zuid gab es in den Stadtzentren kaum. Das war der Hintergrund für die Fernsehbilder des 30. April 1980. Die Amtsübernahme durch die neue, mit den sozialdemokratischen Modernisierungseliten auf allerbestem Fuß stehende Königin inmitten der alten, aber weitgehend ruinierten, ansonsten zur Touristenkulisse verkommenen Hauptstadt, die den Deutschen, den Amerikanern und Japanern,

20 Rolf-Ulrich Kunze, Prinz Claus, in: http://www.uni-muenster.de/NiederlandeNet/nl-wissen/monarchie/personen/claus.html [11.5.2012].

Abbildung 10

Kraker-*Plakat*, 1980: schon die Verwendung des Worts *kroning* ist nicht nur ein Reim, sondern vor allem eine Provokation. Der niederländische König wird als verfassungsgemäßes Staatsoberhaupt nicht gekrönt, sondern übernimmt sein Amt.

Quelle

http://www.verzetsmuseum.org/binaries/museum/wisselexpoos/poster/high_res_1024px/kraken/geen_woning_geen_kroning.jpg [11.5.2012].

aber nicht mehr den Amsterdamern gehörte, hatte etwas Provozierendes. Der an sich überhaupt nicht gegen das Haus Oranien oder gegen Beatrix als dessen Vertreterin gerichtete, dann ausartende Protest der *krakers*, niederländisch für Hausbesetzer, zur Verteidigung einer städtischen Lebenswelt traf einen empfindlichen niederländischen Nerv, den des Stolzes auf die frühmoderne Selbsterfindung als Nation im Freiheitskampf des 17. Jahrhunderts. Und dies galt um so mehr, als der zivile Ungehorsam der nicht bloß randale-interessierten Hausbesetzer im Kern bewahrender und sozialer Natur war und dem Erhalt einer gewachsenen, vormals bürgerlichen Lebenswelt galt. Ihr Feindbild waren die vermeintlich streng rationalen, fortschrittssüchtigen Sozialdemokraten der Elterngeneration, die im Geist des *Centraal Planbureau* und in unheiliger Allianz mit finanzstarken Investoren die Verbesserung der Welt und des Menschen organisierten – und eine antisoziale Ödnis aus klinkerverblendetem Waschbeton erzeugten. Wiederum war es der deutsche, in seinem Habitus wertkonservative Prinz Claus, der nach 1980 hier vermittelnd wirkte, indem er sich intensiv für einen städtischen Denkmalschutz einsetzte, um das Kulturgut der frühneuzeitlichen Städte zu erhalten, wieder bewohnbar zu machen und die moderaten *krakers* aus der Ecke der Systemfeindschaft herauszuholen. So wie er war, passte Prinz Claus gut zum Selbstverständnis der niederländischen Volksmonarchie, die sich im Wissen um ihre Statthalterherkunft mit Aufwertung durch die Konsequenzen der britischen *balance of power*-Politik auf dem Wiener Kongress von anderen europäischen Dynastien unterscheidet und unterscheiden will: volksnah kann eine englische Königin gar nicht sein, eine niederländische muss es – oder wenigstens ihr Mann.

Abbildung 11
Klaus von Amsberg, niederländisch Prinz Claus (1926–2002), 1970.
In den letzten Lebensjahren sprach er deutsch mit niederländischem Akzent: Er war die gelebte deutsch-niederländische Symbiose.

Quelle
http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Prins_Claus.png&filetimestamp=20101022102804 [11.5.2012].

Auch darum mochten ihn nicht wenige der Radikalen von 1980: lange heimlich, bei seinem Tod 2002 ganz offen. Im Internet war es nachzulesen. Aber da gehörten manchen von ihnen auch schon Häuser an der Keizersgracht: *gisteren kraker, vandaag eigenaar*. Mit der emphatischen deutschen Projektion namens Toleranz, die notorisch mobilisiert wird, wenn von den Niederlanden die Rede ist, hat das nichts zu tun, aber viel mit gelebter Liberalität: ob im Königshaus oder anderswo.

Eine niederländische Elektrifizierungswerbung

> „Im Jahre 1956 beschloß Direktor Horstmeier vom Mathematisch-Naturwissenschaftlichen Gymnasium an der Keizersgracht in Amsterdam etwas gegen die wuchernde antideutsche Einstellung seiner Schüler zu tun. […] Er organisierte in den Sommerferien eine zweiwöchige Reise in das Land des östlichen Nachbarn und fuhr selbst mit. […] Wir waren in einer fröhlichen, aufgekratzten Stimmung. Für die meisten von uns war es der erste Auslandsbesuch. Als wir im Grenzbahnhof Emmerich in den deutschen Zug umsteigen mußten, wartete dort eine Dampflok auf uns. Unsere moralische Überlegenheit wurde noch durch das Bewußtsein verstärkt, daß wir auch in technologischer Hinsicht vorn lagen, denn wir liefen mit einer Diesellok ein."[21]

So traktionsgeschichtlich – man könnte allerdings auch ergänzen: techniknationalistisch – zentriert beschreibt der niederländische Germanistik Dik Linthout seine erste Deutschlanderfahrung und damit am konkreten Beispiel die erhebliche Pfadverschiedenheit zwischen der Eisenbahnmodernisierung in Deutschland und den Niederlanden im 20. Jahrhundert. Wie das Werbeplakat aus dem Jahr 1938 zeigt, entschieden sich die Nederlandse Spoorwegen (NS) schon in den 30er Jahren mit Blick auf die Besonderheiten ihres Netzes für eine durchgehende Elektrifizierung aller Hauptstrecken,[22] während bei der Reichsbahn die elektrische Traktion auf die Steigungsstrecken des Voralpenlands, die Mittelgebirge und S-Bahnverkehre beschränkt blieb. Die Grafik lässt erkennen, auf welche Anforderungen die NS in ihrem Modernisierungsgang zu reagieren hatten: Die polyzentristische niederländische Städtelandschaft im Westen des Landes hat – anders als Frankreich und England – keinen eindeutigen Netzmittelpunkt: Amsterdam ist nicht wichtiger als Rotterdam, Den Haag nicht unwichtiger als das elektroindustrielle Zentrum Eindhoven im Osten. Die Landesnatur erlaubt eine großzügige Trassierung der elektrifizierten Strecken, die von Anfang an mit Oberleitungsbrücken gebaut werden konn-

21 Dik Linthout, Frau Antje und Herr Mustermann. Niederlande für Deutsche, Berlin ²2003 (zuerst u. d. T. Onbekende buren, Amsterdam 2000), S. 9 f.

22 Vgl. http://nl.wikipedia.org/wiki/Elektrificatie_van_spoorlijnen_in_Nederland [29.6.2012].

ten. Die Motorenleistung muss polderlandkonform sein, die Zuggestaltung auf die mittleren Entfernungen im interregionalen Pendelverkehr reagieren. Das ideale Fahrzeug dafür ist der elektrische Wendetriebwagen, den wir auf der Abbildung sehen. Der Grafiker hat die Dynamik des auf der leicht verschobenen Bilddiagonalen über die Landkarte rasenden Vektors gut eingefangen, und darauf kommt es bei der zur Identifikation einladenden Werbung für Eisenbahnmodernisierung als Inbegriff nationaler Infrastruktur auch an. Die Details sind bestreitbar. 1938 kam der von Werkspoor in Utrecht gebaute elektrische Triebwagenzug 252 zum Einsatz. Er war 120 km/h schnell.[23] Der Kopf des hier zu sehenden Triebzuges ähnelt allerdings eher dem eines anderen dieselelektrischen Triebwagens, des 1934 in Dienst genommenen NS 27.[24] Das sind allerdings Einzelheiten für Nietenzähler und Pufferküsser,

Abbildung 12
Schnell, modern, elektrisch: 30er-Jahres-Moderne.

Quelle
http://resources21.kb.nl/gvn/RA01/RA01_30051001553459_U.JPG
[28.6.2012]

23 Vgl. http://www.nmld.locaalspoor.nl/nl/object/2153 [29.6.2012].
24 Quelle: http://www.nmld.locaalspoor.nl/nl/object/2262 [28.6.2012].

nicht für den normalen Eisenbahnkunden wie Dik Linthout, für den 1956 der elektrische Betrieb schon Alltag, Dampftraktion etwas Außergewöhnliches war. Bei der Deutschen Bundesbahn gewöhnten sich die Loks erst im April 1977 endgültig das Rauchen ab. Allerdings hatte die DB für die sozialkommunikative Konstruktion des westdeutschen Selbstbilds nicht mehr die zentrale Rolle, welche die Deutsche Reichsbahn für die DDR hatte. In die Auswahl der wichtigsten deutschen Erinnerungsorte brachte es der Volkswagen, nicht die Bundesbahn.[25]

Fotos vom Lufthafen Schiphol 1967

Seit Ende der 50er Jahre wurde Amsterdams Flughafen – niederländisch sagt man: Lufthafen – Schiphol unter dem Druck explodierender Passagierzahlen in ein neues Mobilitätstechnotop verwandelt, das zum Vorbild des internationalen Stils im Flughafenbau werden sollte und zu diesem Zeitpunkt auf dem Kontinent einmalig war. Schiphol stellte den Testfall für die funktionale Leistungsfähigkeit von Design bei der fließprozessualen Schleusung großer Fluggastmengen über große Verkehrsflächen dar. Die Logistik eines Großflughafens mit seinen technischen Besonderheiten und Anforderungen an die Einbindung in das sonstige Verkehrssystem ist das Musterbeispiel einer kybernetischen Meisteraufgabe. Sie modellhaft zu lösen, war der Ehrgeiz einer Zeit, in der alle Belange der elektronisch berechenbaren Steuerung – ob von Ampelschaltungen oder Sozialversorgungssystemen – die besondere Aufmerksamkeit einer neuen Generation von sozialwissenschaftlich ausgebildeten Managern in den Niederlanden hatten. Die Kybernetikbegeisterung war kein rein niederländisches Phänomen:

> „Das Aufkommen der Kybernetik beruht auf der Einsicht, daß der Umsatz von Information neben jenem von Energie zu den fundamentalen Erscheinungen unserer Welt gehört. Eine Konsequenz liegt im technischen Bereich: mit der Informatik hat ein Weg begonnen, der zur Automatisierung der Denkleistungen führt."[26]

Diese Einschätzung zweier Marburger Medizininformatiker aus dem Jahr 1969 übertrugen niederländische *planologen* – so der niederländische Begriff für professionelle angewandte Kybernetiker – auf den Bereich der Passagierstromlenkung in Schiphol, indem sie einen Flughafen als Bewegungslenkungsmaschine konstruier-

25 Erhard Schütz, Der Volkswagen, in: Deutsche Erinnerungsorte. Eine Auswahl, hg. v. Etienne Francois, Hagen Schulze, München 2005, S. 351-368.

26 Emil H. Grau, Herbert W. Franke, Kybernetik, Bionik und Informatik, in: Menschen im Jahr 2000, hg. v. Robert Jungk,, Frankfurt am Main 1969, S. 103-109.

ten. Auf der Grundlage riesiger Mengen von gesammelten Datensätzen, Kundenbefragungen und technischen Bauplänen erarbeiteten sie ein Meta-Modell der Bewegungsabläufe und der daraus abzuleitenden Anforderungen an die Architektur. In dieser frühen Form von *computer-assisted design*, bei dem sich die Assistenz des Computers noch auf das *computing* im Wortsinn, also das Durchrechnen von Daten und nicht auf die virtualisierte Visualisierung bezog, bekam der Begriff der Funktionalität eine neue Dimension:

Abbildung 13 Eingangsbereich Schiphol, 1967.

Quelle Wibo Bakker, Droom van helderheid. Huisstijlen, ontwerpbureaus en modernisme in Nederland, 1960–1972, Rotterdam 2011, S. 117.

Sie war nicht mehr das Ergebnis der individuellen Einsicht und Kreativität bei der Formgebung, sondern das wissenschaftlich belastbare Resultat informationstechnologisch aufgearbeiteter sozialwissenschaftlicher Szenarienbildung. Hier galt: *form follows science*. Die auf diese Weise generierten Erkenntnisse umzusetzen, war auch Aufgabe der Designer des Innenraums. Ihr Hauptaugenmerk richtete sich auf die Entspannung und Entlastung des Fluggasts auf dem Weg vom und zum Flugzeug: optischer Minimalismus, ruhige Flächen und eineindeutige Beschilderung bei gleichzeitiger Minimierung von Signalstress durch Werbung sorgten dafür, das architektonische Konzept einer Trennung von Arrival und Departure überhaupt wirksam zu machen. Der Weg des Mobilitätskunden durch das Gebäude durchlief Phasen der Be- sowie der Entschleunigung, ohne dass sich die unterschiedlichen Geschwindigkeiten bahnhofshallenartig in die Quere kamen. Besonderen Wert legten die Schiphol-Gestalter auf eine transparente Anmutung. Das abschreckende Beispiel waren lange unterirdische, neonausgeleuchtete Rollbandröhren in amerikanischen Großflughäfen, die auf den Nutzer bedrückend maschinenförmig wirken. Die Stahl-Glas-Durchsichtigkeit von Schiphol erlaubte den Blick nach draußen und gestaltete auch die Innenräume, wo irgend möglich, einsehbar. All dies gehört seit den 70er Jahren zum Standard des Flughafenbaus, Ende der 50er Jahre war es eine Innovationsleistung in der Verbindung von *planologie*, Architektur und Design.

Abbildung 14 Hauptgebäude Schiphol, 1967.

Quelle Ebd.

Abbildung 15 Abflughalle.

Quelle Ebd.

Abbildung 16 Ladenzeile.

Quelle Ebd.

Niederländisches Werbedesign um 1970

Schon direkt hinter der Grenze bei Arnhem sieht man selbst an den funktionalen Zweckbauten von Speditionen und Dienstleistern entlang der Autobahn, dass der Umgang mit Design im öffentlichen Raum in den Niederlanden ein anderer ist als bei uns. Warum ist das so und welche Traditionen kommen darin zum Ausdruck? Der Kulturhistoriker Johan Huizinga hat in seinem ‚Herbst des Mittelalters'[27] mit viel Gespür für die symbolische kulturelle Repräsentationssignifikanz von Farben, Formen und Ritualen die bunte Welt des flämisch-niederländisch-westfranzösischen Stadtlebens im späten Mittelalter interpretativ erschlossen. Es lohnt, Huizingas Ansatz auf die Niederlande im 20. Jahrhundert zu übertragen und die gestalteten Zeichen der kulturellen Identität in ihrer ganzen Breite wahrzunehmen, und dies nicht nur durch eine Brille der soziopolitischen oder ästhetischen Betrachtung. Huizinga kann zeigen, dass und wie eine bestimmte Symbolik zur Chiffre eines bestimmten sozialen Gefüges und seiner kulturellen Reproduktion wird. Obwohl unsere spät- und postindustrielle Gesellschaft erheblich komplexer ist als die des Spätmittelalters, gilt diese anthropologische Konstante *mutatis mutandis* auch heute noch. Die Niederlande sind sogar ein besonders lohnender Untersuchungsgegenstand dafür, weil das Grundmuster ihrer Geschichte das ausgeprägter Kontinuität ist. Das gilt auch für den niederländischen Modernisierungsgang seit dem späten 19. Jahrhundert. Dessen wichtigste Besonderheit ist die hochgradige, in Europa in dieser Zuspitzung einmalige Versäulung der Gesellschaft in sozialmoralische Milieus zwischen den 1880er und den 1950er Jahren, in deren Folge ‚niederländische Geschichte' ein Kollektivplural aus verschiedenen Erzählweisen bleibt: orthodox-reformiert, liberal reformiert, sozialistisch, katholisch. Jede dieser Säulen entwickelt ein vollständig eigenes Referenzsystem von Zeichen, eine Symbolsprache, die subjektiv zum Lebensgefühl des Individuums innerhalb ‚seiner' Säule gehört und objektiv dem Modernisierungsprozess innerhalb einer Säule Form gibt. Daher lassen sich in niederländischen Städten bis heute vormals ‚rote' von vormals ‚katholischen' Quartieren durch Anschauung gut voneinander unterscheiden. Fängt man an, mit Huizingas Genauigkeit hinzusehen, wird einem schnell auffallen, wie stark diese versäulte Welt eine Art moderner Kopie der spätmittelalterlich-frühneuzeitlichen kulturellen Repräsentation unter den Bedingungen einer industriellen Gesellschaft ist: kleine und kleinste Unterschiede in der Kleidung, im Auftreten und Sprechen in der Öffentlichkeit, in Logos an Läden und bei Werbung für Markenartikel enthalten bewusst gestaltete Botschaften, die das kulturelle System der Versäulung bestätigen. Keine streng reformierte Familie käme vor 1950 auch nur auf die Idee, in dem genossenschaftlichen Laden der sozialistischen oder am Ende sogar der ka-

27 Johann Huizinga, Herbst des Mittelalters. Studien über Lebens- und Geistesformen des 14. und 15. Jahrhunderts in Frankreich und in den Niederlanden, München 1924 (zuerst ndl. 1919).

tholischen Säule einzukaufen, einen anderen als den passenden Rundfunksender zu hören und eine weltanschauungskonforme Tageszeitung zu lesen. Ob Lebensmittel oder Medien: die gesamte Lebenswelt ist angefüllt mit Verschiedenheit, in Auseinandersetzung mit der die eigene Identität konstruiert wird: Für Designer ist eine solcher Diversitätsreichtum ein wahres Paradies, denn eine solche Gesellschaft ist geradezu symbol- und identifikationssüchtig. Und auch die nach dem Zweiten Weltkrieg im Zusammenhang mit der durchgreifenden und erstaunlich schnellen *westernization* des Landes erfolgende Etablierung der sozialen Dynamik einer flexibleren Konsummoderne ober- und außerhalb der überlieferten Säulen war wiederum auf eine eigene Zeichensprache angewiesen, um sich von der Symbolwelt der Vergangenheit zu unterscheiden, die sich ihrerseits aber auch modernisierte. Bis heute existieren Ladenketten, Rundfunkanstalten und Tageszeitungen, die einmal typische ‚Säulen'-Produkte gewesen sind. Die Designfreundlichkeit der Niederlande ist insofern eine zutiefst historische Erscheinung der *longe durée* in einer europäischen Gesellschaft, die sich signifikant anders entwickelt hat als ihre großen Nachbarn.

Abbildung 17 Modernes Werbedesign für die Supermarktkette Albert Heijn um 1970. 1887 mit einem Ladengeschäft gegründet, verkörperte ‚De Albert Heijn' lange die konsumsoziale Alternative zum Versäulungskonsum und expandierte massiv mit der Verwestlichung und Entsäulung seit den 50er Jahren. Die Wiedererkennbarkeit von Logos und Produkten war dafür entscheidend.

Quelle Wibo Bakker, Droom van helderheid. Huisstijlen, ontwerpbureaus en modernisme in Nederland, 1960–1972, Rotterdam 2011, S. 143.

Vermeers Blick auf Delft

Eine Fotographie aus dem 17. Jahrhundert: um 1660 malte Vermeer den Blick auf seine Heimatstadt Delft. Von leicht erhöhtem Standort sehen wir einen Ausschnitt mit vielen Details, kein Gesamtpanorama. Die Kulisse der alten Stadt ist so multipolar wie die holländische Urbanitätslandschaft zwischen Rotterdam im Süden und Amsterdam im Norden: lauter gewachsene, selbstbewusste historische Individualitäten. Der Fluchtpunkt liegt knapp oberhalb der Häusergiebel, was viel Platz für den Himmel lässt. fast drei Viertel der gesamten Bildfläche. Und dieser Himmel könnte niederländischer nicht sein: dunkle Schauer- über weißen Stapelwolken als veränderlicher Passepartout für diverses Blau: immer kurz vor oder kurz nach einem Schauer, den der Nordwest genauso schnell verbläst wie er ihn zwanzig Mal am Tag über die Nordsee herangetragen hat. Daher wirkt alles hier auch so klar wie abgewaschen. Giebel, Oude Kerk, Stadtmauer mit Toren, Nieuwe Kerk – angestrahlt von der durchbrechenden Sonne. Das gehört sich auch so, denn seit 1572 ist sie rechtgläubig reformiert und zudem die Grabkirche des Hauses Oranien-Nassau. Wilhelm von Oranien, der Vater des Vaterlands aus der Nationalhymne, ist hier beigesetzt. Königin Juliana und Prinz Bernhard sind es auch. So viel Segen von oben, der gleichsam hell ausstrahlt über – manche, nicht alle! – der benachbarten, daher hell aufleuchtenden Dächer: so stark ist der Bund der Rechtgläubigen mit dem HErrn, aber Er allein entscheidet, auf wem SEin Segen ruht, und das kann man dann eben auch sehen. Die Prädestinierten gehören zum Stamm von *Nederlands Israël*, sind in den Nordwesten verlorengegangene Kinder des auserwählten Volkes. Ob die Betrachterinnen und Betrachter im Bild, links unten am Ufer des Rotterdamkanals auch zu dieser Kerngemeinde gehören, ist nicht deutlich. Sie stehen weder im Licht noch im Schatten, sondern sind einfach Teil der städtischen Bürgergesellschaft, die ihren Geschäften nachgeht und selbst dann von den Kindern niederländisch Israels profitiert, wenn sie nur neben ihnen herleben: der Segen strahlt gleichsam auf sie ab. Und so sieht das irdische Delft, gelegen zwischen Himmel und Wasser, in dem es sich spiegelt, auch aus. Alles ist wohlgeordnet und zum besten bestellt, von den Treppengiebeln der Bürgerhäuser über die kleinen weltlichen Türme auf dem Rotterdamtor bis zur Klappbrücke. Dem Hauptverkehrsmittel wird die Referenz erwiesen. Das Schiff ist der in sich hochsymbolische Beweis der notorisch regen, segensvollen Verbindung mit der Welt – vielleicht bei Vermeer schon ansatzweise auch Ausdruck einer Form von nationaler, thalassokratisch gefärbter Eigenheitswahrnehmung? Vermeers Delft um 1660 ist keine frühneuzeitlich-moderne, sondern in ihrer Anmutung mittelalterliche Stadt. Der Gegensatz zum New York des späten 17. Jahrhunderts ist groß. Amsterdam baut planvoll auf Heringsgräten, wie sich die drei Andreaskreuze seines Stadtwappens spaßhaft interpretieren ließen, aber auch auf anderen, ostasiatischen Handelsreichtum gegründet, einen utopischen Grachtengürtel in Sumpf und

Sand zwischen mehr oder weniger trockengelegten Meeren, eine gefährliche Nordseebucht im Rücken, die erst 1932 effektiv gezähmt wird. Für die rechtgläubigen Delfter ist das weit weg, wenn auch auf dem Wasserweg erreichbar. Aber in Amsterdam leben eben auch viele Ungläubige, Künstler, Wissenschaftler, Schriftsteller, die aus ganz Europa in die Republik der Vereinigten Niederlande flüchten, die zwar nicht Republik und so wenig Staat im Kollektivsingular ist, dass sie keine sehr effektive Obrigkeit oberhalb der städtischen zustandebringen kann und will. In Delft liegen die Dinge, wie man sieht, klarer. Von Vermeer liest man immer, er sei der Maler der Intimität des Interieurs. Ist eine intimere Stadtansicht denkbar als sein Blick auf Delft?

Abbildung 18 Vermeer, Blick auf Delft, um 1660, Mauritshuis, Den Haag.

Quelle http://www.ibiblio.org/wm/paint/auth/vermeer/i/view-delft.jpg [2.4.2012].

In Großbritannien

BBC-Bilder von Deltic-Dieselloks

In einer BBC-Dokumentation über die 50er und 60er Jahre wurde auch auf die Verdieselung der englischen Eisenbahnen in dieser Zeit eingegangen. Der techniknationalistische Tenor war rührend. Ein sich vor Begeisterung am Mikrofon festklammernder Erzähler-Moderator besichtigt ein Museums-BW und darf am Ende selbst eine Class 55-Diesellok der British Rail fahren. Mit bebender Stimme erzählt er die aus ungezählten stylishen Eisenbahnplakaten jedem Enthusiasten britischer Eisenbahnen bekannte, zugleich aber stets mit etwas Wehmut gegenüber dem Abschied von der Königstraktion der Industrialisierung verbundene Erfolgsgeschichte von der Diesel-Ablösung der Pacific-Dampfloks auf den Star- und Hauptstrecken wie der Linie London Kings Cross–Edingburgh in den frühen 60er Jahren. Aber was er berichtet, ist nicht etwa Lokomotiv-, sondern reine Motorengeschichte. Wir haben es mit einem extremen Kolbenküsser zu tun: England, Mutterland der Exzentriker. Seine Einseitigkeit der Faszination ist singulär: sie gilt nicht etwa dem ästhetisch für die damalige Zeit avantgardistischen, bulligen, durch ein neues Farbkonzept noch betonten Box-Design der Class 55, sondern ausschließlich der Motorenarchitektur. Dem Napier Deltic-Gegenkolben-Motor, nach dem die zweiundzwanzig Class 55-Maschinen auch als *Deltics* bezeichnet wurden, gilt die ungeteilte liebevolle Aufmerksamkeit. Mithilfe eines Querschnitt-Modells wird die Funktionsweise dieses leistungsstarken Schiffsdiesels für kleine Kreuzer der britischen Marine als das Epitom des Dieselmotorenbaus vorgestellt. Von der im entsprechenden Wikipedia-Artikel[1] erwähnten führenden Rolle von English Electric bei der extrem aufwendigen Wartung der Motoren und der Notwendigkeit der Bereithaltung von Ersatzaggregaten, um die Lauffähigkeit des Class 55-Parks zu sichern, ist verständlicherweise nicht mit einer Silbe die Rede. Unser Mann streift nun eine reflektierende Warnweste über und darf neben einem weniger emotionalisierten Altlokführer an den Regler eines fahrfähig aufgeabeiteten Exemplars. Die Enge des Führerstands lässt kaum Raum für die Kamera. Man kann aus der Zeit, die der Deltic braucht, um auf Touren zu kommen, einige Rückschlüsse über die Einsatzmöglichkeiten ‚schneller' Kreuzer der britischen Marine nach der Suez-Krise ziehen. Der Ton erinnert eher an die Geräuschkulisse der stahlverarbeitenden Industrie, die stolze Rußfahne steht der einer

1 http://de.wikipedia.org/wiki/BR-Klasse_55 [29.8.2012].

anfahrenden Pacific-Dampflok keineswegs nach. Und dann donnert eine der Loks, die ursprünglich nach Armee-Regimentern oder in der LNER-Tradition nach siegreichen Rennpferden benannt worden waren,[2] über eine Nebenstrecke. Auch wenn es keine schöne Aufgabe ist, eine schöne Geschichte und den Glauben an sie zu zerstören: Die Erzählweise dieser BBC-Dokumentation ist ein sprechender Beleg für den Verfall der britischen Industriekultur seit den 50er Jahren, vor allem für ihren Verlust von Maßstäben zur Unterscheidung von Innovation und Durchwurschteln.[3] Die retrospektive techniknationalistische Kompensation liegt ganz auf der Linie der liebevollen musealen Wiederentdeckung des Empire, insbesondere seiner Militärtraditionen, aber auch der inzwischen der Deindustrialisierung komplett zum Opfer gefallenen Industriekultur seit den 70er Jahren in retroteleologisierten Narrativen: *taking up the white man's technology*. Der Einbau von hybriden Schiffsdieseln in Dieselloks war nicht die Rettung, sondern der Anfang des Niedergangs von British Rail, deren Netz auch bzw. erst recht nach der privatisierungskriminellen Zerstörung der

Abbildung 1 Eine Vorserien-Deltic im Originalanstrich.

Quelle Oswald S. Nock, Dampfeisenbahn an der Wende 1940–1965, Zürich 1975 (zuerst u. d. T. Railways in Transition from Steam 1940–1965, London 1974), Bildeinlage Nr. 67.

2 Ebd. [29.8.2012].

3 Das treibt ein BBC-Bericht von 2011 auf der Spitze, in dem es um die Reaktivierung einer Museums-Deltic zur Überwindung von Traktionsmangel im Güterverkehr des Jahres 2011 geht: http://www.bbc.co.uk/news/uk-13592652 [17.9.2012].

80er Jahre immer noch zu 60 % von Dieseltraktion abhängig und damit hoffnungslos outdated ist. Krauss-Maffei entwickelte schon in den 50er Jahren – ebenso wie die DDR-Reichsbahn – leistungsfähige neue Lokomotivaggregate als Interimstechnik bis zur geplanten flächigen Elektrifizierung der Netze, für die man beiderseits des eisernen Vorhangs in Form billiger Atomenergie die Voraussetzung geschaffen sah. Nur auf der Insel blieb man beim *technological government by tradition*: Glory of Steam, Glory of Diesel. Glory of the Past.[4]

Abbildung 2 Und die nüchterne Bewertung von Oswald S. Nock.

krankheiten bewiesen alle einen hervorragenden Einsatz mit den schnellen Expreßzügen in Westengland. Die ersten Lokomotiven der „Western"-Serie hatten einen khakibraunen Anstrich; später verwandte man Purpurrot, wie das Bild zeigt, das dann durch das jetzige Einheitsblau der British Railways abgelöst wurde.

67 **British Railways:**
Prototyp der dieselelektrischen Lokomotiven von der „Deltic"-Klasse, gebaut von der English Electric Company

Bei allen früheren Anwendungen des Dieselmotors für die Eisenbahntraktion, so bei dem berühmten Motortyp 567 der General Motors Corporation in den USA, bei den Motoren der English Electric Company für den Prototyp Nr. 10000 der London, Midland and Scottish Railway (s. Bild 31) sowie bei der nachfolgenden Weiterentwicklung, der B.R.-Klasse 40 (s. Bild 65), wurden langsamlaufende Schiffsmotoren verwendet, deren Zylinder in V-Form angeordnet sind. Die English Electric Company stieß in Neuland vor, als sie 1955 eine Versuchslokomotive baute, die auf der leichten, von D. Napier & Son, Ltd., entwickelten Schnellfahrlokomotive der „Deltic"-Klasse basierte. Dies ermöglichte es, eine Einheit von stark erhöhter Leistung bei verringertem Gewicht zu konzipieren. Die Motorstärke war nicht weniger als 3360 PS (2425 kW), und das Gesamtgewicht betrug nur 108 t.
Diese Versuchslokomotive wurde an die British Railways ausgeliehen, und sie verrichtete einige äußerst schwere Aufgaben. Aber wegen konstruktiver Beschränkungen konnte man sie nicht allgemein einsetzen. Später wurde ein Auftrag über 22 ähnliche Lokomotiven erteilt, die seither den schnellsten und schwersten Expreßzugverkehr auf der Hauptlinie an der Ostküste zwischen Kings Cross (London) und Edinburgh führten. Die Prototyp-Maschine mit ihrem lebhaften Anstrich wurde von der English Electric Company dem Science Museum in London geschenkt.

68 **Great Western Railway**
(England):
Gasturbinen-Versuchslokomotive mit einer Leistung von 2500 PS (1865 kW)

In der Zeit nach 1945, als die Brennstoffsituation in Großbritannien äußerst angespannt war, begann die Great Western Railway Versuche mit Gasturbinenlokomotiven, die elektrische Fahrmotoren haben. Zur selben Zeit wurde gerade eine Reihe von Dampflokomotiven auf Ölfeuerung umgestellt. Untersuchungen in Verbindung mit der bekannten schweizerischen Firma Brown, Boveri & Cie. AG (BBC) ließen vermuten, daß die Brennstoffkosten durch Verwendung von Gasturbinen halbiert werden könnten. Man arbeitete den Entwurf einer Lokomotive aus, die eine den 2'C-Dampflokomotiven der „King"-Klasse gleichwertige Leistung aufwies. Die Gasturbine trieb einen Generator zur Erzeugung der Elektrizität an, mit der ihrerseits die elektrischen Fahrmotoren gespeist wurden. – Die Maschine war ausgelegt für eine Zug-

127

Quelle Oswald S. Nock, Dampfeisenbahn an der Wende 1940–1965, Zürich 1975, S. 127.

4 Vgl. die Deltic-Bilderzusammenstellung http://www.youtube.com/watch?v=JCBFXUmDZkI [17.9.2012].

Abbildung 3

Und die deutsche und französische Konkurrenz: V 200, der Ponton-Mercedes auf Schienen, und die französische 68000, die wie ein Saviem-LKW aussieht.

Quelle

Ebd., Abb. 108 f.

In Dänemark

Ein Eisenbahnplakat der DSB

Abbildung 4
Eine vollreife Technologie
kurz vor ihrem Aus,
aber in der Morgensonne.

Quelle
Historische Eisenbahnplakate 2011,
hg. von Edition Maritim,
Düsseldorf 2010, Bl. 6/2011.

Dieses Plakat von Anfang der 50er Jahre belegt einmal mehr das modernisierungsstilistische Kontinuum der 30er bis 50er Jahre: es hätte ohne weiteres auch 1935 erscheinen können. Nach dem Zweiten Weltkrieg setzten die Dänischen Staatsbahnen ihren schon früher rund um Kopenhagen begonnenen Elektrifizierungsprozess fort. Die Dieseltraktion verdrängte den Dampf weitaus schneller als bei der wesentlich größeren Deutschen Bundesbahn. Noch rasanter erneuerte sich vor dem Hinter-

grund des Archipelcharakters des Landes und seiner Bedeutung für den Skandinavientransit die Schiff-Schiene- sowie die Brückeninfrastruktur. In ihrem maritimen Bezug ähnelten sich die eisenbahntechnischen Modernisierungspfade Dänemarks und der Niederlande. Insofern leistet dieses dampflokfromme Bild aktive Historisierung. Man könnte es aber auch ganz anders sehen: Da es für den Aushang in Deutschland gemacht ist, wäre denkbar, dass der Graphiker gezielt deutsche Erwartungshaltungen in der Inszenierung von Eisenbahn anspricht: schicke elektrische Vorortzüge für das modernere dänische, eine altertümliche Pacific mit großen Windleitblechen unter Volldampf in einer Art Wagner-Bühnenkulisse für das regressive deutsche Publikum? Dampflokomotiven und Panzerrudel[1] werden traditionell – und nicht nur in deutschen Graphiken – zur Herausstellung einer Anmutung von Ansprung und Maschinensuprematie in einer aggressiv wirkenden Untersicht dargestellt – so wie hier. Wie auch immer, der Stil ist expressionistisch und darin unabhängig von unterstellten deutschen Vorlieben für das Brutale und Gewaltsame in der Technik. Das Herausfahren des Zuges aus dem Leuchten der Morgensonne, die Verdüsterung des Himmels durch die imposante Rauchfahne der Maschine, die gleichsam in Wolkenbildung übergeht: das alles gehört zum Bildrepertoire der klassischen Eisenbahnmoderne. Und die ist nun einmal identitär mit der Dampflok als dem Inbegriff der industriellen Mobilitätsrevolution verbunden. Ihre bildmächtige Suggestivität reicht über ihre Ära weit hinaus. Keine andere Maschine verbindet so offensichtlich und miterlebbar Energieverbrauch, Krafterzeugung und Bewegungsdynamik zu eigener Vitalität. Dass die Eisenbahnwerbung dies immer wieder und so lange wie möglich aufgrund der großen Popularität der Dampfloks beim Publikum als zentralen Teil des Eisenbahnreiseerlebnisses inszeniert und zitiert hat, ist kein Wunder. Denn eine *translatio imperii* von der Dampflok auf die elektrische und Dieseltraktion gab es nicht, bei ihnen treten andere Aspekte in den Vordergrund: Modernität in neuem Design, Sauberkeit und diskrete Technik, letztlich am Flugzeug orientierte Geschwindigkeiten. Der Stil der Dampflokdarstellung auf Eisenbahnplakaten findet sich auch zunächst noch zeitgenössisch parallel, dann als Arbeit am kollektiven Mobilitätsgedächtnis auf den Katalogen und Packungen von Modelleisenbahnen, die zur Memorialisierung des Dampfs erheblich beigetragen haben.[2] Also ist das DSB-Plakat eine Quelle der Dampflokdevotion, das zum ewigen Leben dieser Königsform der industriellen Mobilität auf seine Weise beigetragen hat. Das bislang einzige jemals von Menschen konstruierte großtechnisch-großindustrielle Artefakt, das die Hauptbahn Vergangenheit–Zukunft uneingeschränkt in beiden Richtungen befahren kann, ist die Dampflok. Vielleicht muss man allerdings sagen: be-

1 Am Beispiel der Ästhetik des sowjetischen T 34 Kurt Möser, Grauzonen der Technikgeschichte, Karlsruhe 2011 (Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte, Bd. 6), S. 13-16.

2 Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Spurweiten. Technik, Geschichte, Identität u. a. in H0, Normalspur und 1000 mm, Karlsruhe 2011 (Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte, Bd. 4), S. 25-77.

fahren konnte und war, denn die Dampflok ist das synästhetische Anti-Artefakt zur Welt der Virtualität. Insofern endet die Strecke Vergangenheit–Zukunft jetzt im gegenwärtigen Haltepunkt Technikmuseum, und dies ist übrigens der in der Bundesrepublik einer der am häufigsten aufgesuchten kulturellen Orte.

Copyrighted material

In der Schweiz

Ein Eisenbahnplakat der Appenzellerland-Bahn

Die Geschichte der elektrischen meterspurigen Bahnen im Appenzellerland seit den 1870er Jahren ist verwickelt und steht für einen eigenen Schweizer, stark und lange von privaten Innovationsträgern bestimmten Pfad der Eisenbahnmodernisierung im Alpenraum.[1] Seit 1889 gab es die von der Appenzeller-Strassenbahn-Gesellschaft[2] betriebene Strecke St. Gallen–Gais, die 1904 nach Appenzell verlängert, 1931 elektrifiziert und in Elektrische Bahn St. Gallen–Gais–Appenzell (SGA) umbenannt wurde. In der Schweiz muss man das auf der ersten Silbe betonen: Ś-GA. Es folgten Fusionen mit Konkurrenzbahnen der Region. Traktionstechnisch interessant sind die im Lauf der Zeit bis auf einen verschwundenen Zahnstangenabschnitte der Strecke sowie eine Rollbockanlage zur Beförderung normalspuriger Waggons. Das gefällige alpenländische Genrebild präsentiert eine typische Triebwagenfront der 50er und 60er Jahre in moderater Untersicht, die aufgrund der bieder-glubschäugigen Anmutung des Fahrzeugs nichts Aggressives hat. Solche Züge verkehren als Diesel- und elektrische Triebwagen auch bei den südwestdeutschen Kleinbahn- und ostfriesischen Inselbahngesellschaften. Das kastige Design der 20er und 30er Jahre ist verschwunden, sanfte Rundungen stellen ein Echo auf den sich wechselseitig zitierenden Auto-, Bus- und auch Flugzeugbau der Zeit dar, wobei von Stromlinie allerdings keine Rede sein kann. Der Grundcharakter der Touristenbox mit vielen Fenstern und omnibusartigen Einstiegen ist von der Eleganz der schnittigen Normalspurtriebwagen weit entfernt. Die Farbwahl der SGA scheint gut zur Landschaft zu passen, der weiß-grüne Zug wiederholt die Leitfarben von Schneeweiß oben und Mattengrün unten. Man könnte das auch langweilig nennen, aber die Dreisprachigkeit von „Schweiz Switzerland Suisse" – im Unterschied zu dem staatsnationalitätenkonformen SBB CFS FFS der Schweizerischen Bundesbahnen – zeigt, dass hier ein internationales touristisches Publikum angesprochen werden will, dem in jeder Beziehung Charakteristisches und Gefälliges geboten werden soll. Farbfragen sind bei

1 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Appenzeller_Bahn [15.6.2012]; zum Aspekt des langen Weiterbetriebs der alten Dampftechnologie parallel zur Elektrifizierung und darüber hianus auch Harald Navé, Dampflokomotiven in der Schweiz, Stuttgart 1976, S. 5 f.

2 Das folgende nach http://de.wikipedia.org/wiki/Elektrische_Bahn_St._Gallen%E2%80%93Gais%E2%80%93Appenzell [15.6.2012].

Abbildung 5
Sehr traditionell.

Quelle
Historische Eisenbahnplakate 2011, hg. von Edition Maritim, Düsseldorf 2010, Bl. 5/2011.

Eisenbahnen immer Identitätsfragen: Man stelle sich ein Zugspitzbahn vor, die nicht weiß-blau ist: fast so schlimm wie eine rote Landesregierung in München. Identitätsbezug vermittelt auch dieses Bild. Das Herz des hier verantwortlich zeichnenden Graphikers schlägt eindeutig mehr für die Heimatlandschaft als für den Triebwagen. Den Bäumen, Baumgruppen und dem frühlingshaft bunten Wiesengrün, von den Bergen mit ihren Schneeresten gar nicht erst zu reden, gilt die volle Detaillierungsaufmerksamkeit. Die Nuancierung von Gras und Blümchen, Höhen- und Vegetationsstufen ist hingebungsvoller als die Wiedergabe des Spiegeleffekts auf dem Glas der Triebwagenfenster oder seiner technischen Dachaufbauten. Überhaupt sind bei den Proportionen des Zuges Zweifel angebracht, aber das macht nichts. Das Bild würde auch ohne Bahn funktionieren. Originell ist der sternzeichenförmige Linienplan der SGA im Äther über dem Appenzellerlands. Der Himmel gehört also nicht den Spatzen. Und die heute auf den Schweizer und anderen Alpenbahnen verkehrenden Panoramazüge haben ja durchaus etwas von kleinen Raumfähren auf Schienen.

Ein Eisenbahnplakat der Brienzer Rothornbahn

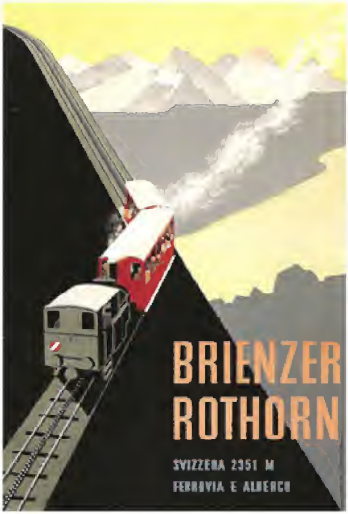


Abbildung 6
Es geht bergauf. Die letzten Höhenmeter bis zum Gipfel sind einer Seilbahn vorbehalten.

Quelle
Historische Eisenbahnplakate 2011, hg. von Edition Maritim, Düsseldorf 2010, Bl. 3/2011.

Aus einigem Abstand könnte man das Plakat der Brienzer Rothornbahn[3] für ein schwarz-gelbes Eisenbahnsignal halten. Bei näherer Betrachtung erschließt sich ein Musterbeispiel für die Überlegenheit der Graphik gegenüber der Fotographie, wenn es um den Bildaufbau geht. Zu fotographieren ist das hier Gezeigte nicht. Diagonalen beherrschen das Bild. Deren auffälligste bildet der schwarze Rothornhang, den die Zahnradbahn auf ihrer Strecke erklimmt, indem sie aus der Diagonale von links unten nach rechts oben auf die von rechts unten nach links oben einschwenkt. Bei einem Zwei-Wagen-Zug, gesehen aus einer heranzoomenden Obersicht, wirkt diese Stilisierung sanft ironisch: die Aussichtswagen befahren unterschiedliche Bildachsen, die durch eine scharfe, schmalspurtypische Kurve verbunden sind. Ironie und Geschmack stecken auch in dem Abbiegen der Strecke nach links knapp unterhalb

3 Einen Film mit einer Bergauffahrt aus dem Jahr 2011 – mit Dampftraktion, allerdings mit neuen Panoramawagen – auf http://www.youtube.com/watch?v=l1GdezOQ2o0 [13.6.2012].

des linken oberen Bildrands: die Rothornbahn führt also nicht ganz direkt in den Himmel, nur dicht heran. Setzt man gedanklich alle diagonalen Vektoren fort, ergibt sich ein Andreaskreuz über der Alpenszenerie an der Grenze der Kantone Luzern, Obwalden und Bern oberhalb des hier im gelben Gegenlicht liegenden Brienzer Sees. Einmal mehr hat das mobilitätstechnische Ingenium spektakulär über die Widrigkeit der natürlichen Bedingungen gesiegt und sorgt für eine panoramistische Anschaulichkeit, die es ohne sie nur für den Steinbock und den Wanderer gäbe. Die Erfindung der touristischen Schweiz hat einen so starken eisenbahntechnotopischen Bezug, dass es durchaus hingehen könnte, das weiße Kreuz im Wappen der Confoederatio Helvetica zum Andreaskreuz zu drehen. Die Passagiere in den altertümlichen roten Personenwagen reagieren auch entsprechend begeistert: gestikulierend hängen sie an den Fenstern. Aber noch einmal zu dem Spiel mit Diagonalen, das der Graphiker auf die Spitze treibt: Der sich aus dem Fenster lehnende Lokführer gehört ebenso dazu wie die weiße Rauchfahne der Dampflok, das rot-weiße Fahrtrichtungszeichen an ihrem Führerhaus, sogar die Querbalken des ‚N' in der Beschriftung lassen sich als Echo auf die Diagonalenfrömmigkeit lesen. Der schematisierende, nicht realistische Charakter der Darstellung wird durch Lichtgegensätze noch betont: die angestrahlten Blechdächer des Zuges im Kontrast zu dem schwarzen Berg. See und Alpen wirken in der Farbigkeit von grau-gelb-weiß-rosa abstrakt. Das Eigentliche kommt noch: der Gipfelblick von den für Schweizer Verhältnisse nicht umwerfenden 2.350 Metern über dem Meeresspiegel u.a. auf Eiger, Mönch und Jungfrau, eventuell auch auf die zur Sache gehörenden Steinböcke. Ein aktuelles Youtube-Video mit Szenen einer Fahrt mit der Rothorn-Bahn zeigt eindrucksvoll, wie atmosphärisch dicht das Plakat die Stimmung dieser Fortbewegungsart und ihre eigenartigen Perspektiven in seiner abstrakten Logo-isierung eingefangen hat. Über allem liegt der kleintaktige Arbeitston der Maschine in ihrem Kampf gegen die Steigung. Ein- und Ausblicke, Licht und Schatten wechseln in der gefilmten Realität ebenso jäh wie auf dem Bild. Hier fehlt nur das Spiel der Wolken in den Tälern und die Spur von Schneeresten auf den Bergmatten. Was die Zuginsassen sehen, ist in der Regel durch die Medialisierung und Popularisierung kanonisierter Bilderwelten des Schweiz-Erlebnisses stark formatiert: dazu gehört die Zahnradbahn am Berg vor dem Hintergrund eines Alpenpanoramas, möglichst mit See zu Füßen der Gipfel. Etwas überspitzt gesprochen, zeigt das Youtube-Video eine Art Animation des Plakats und der zu ihm passenden *scenic views*. Die am Rande mitgefilmten Fahrgäste des Jahres 2011 sind weitaus weniger euphorisiert als die auf der Graphik, ihre Konsumhaltung ist die eines freundlichen *seen it all*. Manche Fernsehbilder (und Plakate) sind eben einfach besser als die Wirklichkeit.

Ein Eisenbahnplakat der Engelberg-Bahn

Abbildung 7
Undurchdringliches Afrika.

Quelle
Historische Eisenbahnplakate 2011,
hg. von Edition Maritim,
Düsseldorf 2010, Bl. 9/2011.

So exotisch fremd kann die nahe Schweiz auf einem Plakat von 1914 aussehen: Dschungel im Vordergrund, der Kilimandscharo im Hintergrund. Aber die zivilisierende Kraft des weißen Mannes hat Wege in die böse, dennoch beeindruckende Wildnis geschlagen, auf denen sich bürgerlich gekleidete Fußgänger ergehen können und eine Bergbahntrasse der grünen Hölle und der Steinwüste trotzt. 1898 nahm eine meterspurige elektrifizierte Bahn zwischen Stansstad (426 M. ü. N. N.) und Engelberg (999 M. ü. N. N.) ihren Betrieb auf.[4] Zu diesem Zeitpunkt war etwas mehr als 20 Kilometer lange Strecke die längste elektrisch betriebene Bahn in der Schweiz. Ein Zahnstangenabschnitt zwischen Grafenort und Engelberg hatte eine Steigung von 246‰ zu überwinden. In den 50er und 60er Jahren erfolgten Linienerweiterungen und umfangreiche Modernisierungen, u. a. die Umstellung von Dreh- auf Wechselstrom. 2005 entstand nach einer komplizierten Zusammenlegungsgeschichte die

4 http://de.wikipedia.org/wiki/Luzern-Stans-Engelberg-Bahn [19.6.2012].

mehrheitlich der SBB gehörende Zentralbahn als Betreiberin der Meterspurstrecken Interlaken Ost–Stansberg sowie Luzern–Engelberg, die Vitalität des schweizerischen Schmalspurnetzes unter Beweis stellend.[5] Die Bildkomposition von 1914 ist ebenso exzentrisch wie die Ansammlung sonderbarer Details. Die Kurve der Bahnstrecke mit dem Triebwagen entspricht einer abbrechenden Diagonale von unten links nach oben rechts. Das wiederholt sich an dem von der Sonne angestrahlten gelb-braunen ‚Kilimandscharo'-Hang in der oberen Bildmitte. Die großartige Technik bildet die Großartigkeit der Natur nach, nur besser: oben schroffer Fels, unten festgefügter Stein – übrigens letzenendes gar nicht so festgefügt und für die Ewigkeit gemacht. Bei der Hochwasserkatastrophe vom August 2005 wurde am oberen Ende der Aaschlucht, kurz vor dem Ortseingang Engelberg, der Viadukt der Bahntrasse nach Murenabgang und Unterspülung in die Tiefe gerissen:[6] der Kampf gegen das ewig drohende afrikanisch Ungestalte geht weiter. Allerdings konnte bereits im Dezember desselben Jahres der Bahnbetrieb wieder aufgenommen werden. Die von Fußgängern begangene, von Dschungelgrün überwucherte Straße ist eine Teil-Diagonale von rechts unten nach links oben, die hinter der Stützmauer der Bahn verschwindet. Die Bäume links vorn wirken wie Visionen unter Drogeneinfluss: Monsterföhren von einer Größe weit jenseits der von Redwoods. Nach der Bahnstrecke greifen ungeschlachte grüne Fangarme wie eine technikfressende Pflanze, als wollten sie das Fahrzeuginsekt in sich aufnehmen. Wie schön gerade und beruhigend für die Seele des modernen Betrachters sind da doch die braven Oberleitungsmasten. Düster dräut rechterhand und schwarzgrün ein psychedelischer Tannenforst. Gelb liegt das Savannenlicht auf der besiedelten Talebene, aus deren Schutz sich die Bahn heraufgewagt hat. Möchte man eigentlich angesichts solcher Bedrohungen mit ihr fahren? Dass man dies kann, belegt der Fahrplan. Was für eine sonderbare, verfremdliche Mischung aus Technikfixierung und Naturkarikatur, die so gar nichts Heimatfrommes, Schweizerstolzes, aber viel Neurasthenisches, Überspanntes hat. Was fehlt, ist das normale Maß der Dinge. Das Bergmassiv scheint gerade das nicht zu sein, sondern frühexpressionistisch in den Talesgrund zu rutschen, außerdem schiebt es einen weiß beschneeten Adlerkopfgipfel in den blauen Himmel. Der ist wolkenlos. Noch?

Ein Eisenbahnplakat der Montreux-Berner Oberland-Bahn

Dass es mit den Schweizer Bergbahnen etwas besonderes auf sich hat, kann man seit Hans Castorps abenteuerlicher Fahrt über viele „Schründe" und in „abenteuerliche Höhen" des Zauberbergs wissen. Dem Schiffbau-Ingenieur und werdenden Dandy

5 http://de.wikipedia.org/wiki/Zentralbahn [19.6.2012].
6 http://de.wikipedia.org/wiki/Luzern-Stans-Engelberg-Bahn [19.6.2012].

Abbildung 8

Quelle
Historische Eisenbahnplakate 2011,
hg. von Edition Maritim,
Düsseldorf 2010, Bl. 1/2011.

schwindelt nicht nur um ihret- und seiner kleinen feuchten Stelle an der Lunge willen, sondern auch der berauschend schönen Aussicht wegen, während der stoffvertraute Leser bereits den türenschlagenden Auftritt der schönen Schleicherin antizipiert, die oberhalb von Davos-Dorf zwar nicht gerade auf den Sohn aus bestem Hamburger Hause wartet, sich ihm im richtigen Moment aber auch nicht verschließt. Um diese wundervolle Steilstrecke ins Abgehobene, die nur ein *rétour* kennt, nämlich das in den Großen Krieg, geht es auf diesem Plakat nicht, sondern um eine der großen schweizerischen Alpenquerbahnen, die Montreux-Berner Oberland-Bahn.[7] Die in ihrer grün-blau-grau-braunen Farbgestaltung, vor allem aber in der gewählten Perspektive eigenartige Darstellung inszeniert ein optisches Fest der harten Eisenbahnzentralität, nicht der weichen Eisenbahnpanoramistik von *trains in landscapes*. Auf einer wuchtvoll schräg aus dem Bild hinaus- und dem Betrachter entgegenragenden, mächtigen, aber architektonisch nüchternen Talbrücke kommt

7 Vgl. Jean-Michel Hartmann, Zauber der MOB/Magie du M.O.B., Thun 1985. Abriss zur Geschichte und zur Fuhrpark: http://de.wikipedia.org/wiki/Montreux%E2%80%93Berner_Oberland-Bahn [11.6.2012].

uns ein elektrischer weiß-blauer M.O.B.-Triebwagen entgegen, dessen Geschwindigkeitslinien ihn so dynamisch wie einen späteren RAm der SBB erscheinen lassen. Selbst die Oberleitung verflüchtigt sich bei solcher Rasanz zu einer Andeutung. Fahrdrahtmasten fehlen ganz: *first things first*. Dabei ist der Fahrzeugkörper im Unterschied zu dem wenigen, was sich von den Personenwagen erkennen lässt, alles andere als elegant und aerodynamisch, sondern erinnert an den schlichten elektrischen niederländischen Vorortzug, die Blokkendoos. Es ist funktionales 20er Jahre-Design, das auch die frühen Formen der elektrifizierten Berliner S-Bahn beherrscht: Fahrschachteln mit vielen Fenstern und nicht verstreckter Betriebstechnik auf dem Dach. Der Trick der Perspektive liegt in dem in die Tiefe außerhalb des linken Bildhintergrunds versetzten Fluchtpunkt. Auf diese Weise entsteht, obwohl der Betrachter sich nur leicht ober- und außerhalb der Brücke befindet, ein Eindruck von Obersicht auf den heranrasenden Triebwagen und seinen Zug. Dessen Bewegungsvektor und der der Brücke öffnen sich nach rechts wie ein Maul, das die schöne Tallandschaft verschlingt, die hier nur Kulissenfunktion hat. Auch die durch einen kunstvoll gesetzten Einschnitt von Vorgebirge sichtbar werdenden Erhabenheiten der ewigen Alpen haben ihre Würde nicht an sich, sondern durch die panoramaerschließende Bahn. Über die Häuser eines Dorfs, die nicht nur neben der Brücke, sondern auch noch im Bildausschnitt des Brückengeländers liegen, fährt der M.O.B.-Express hinweg. Er verbindet interessantere, weniger dörfliche Lokalitäten miteinander. Die Mobilitätstechnik hat Details und scharfe Konturen, die Natur besteht aus Farbflächen, die zudem ein wenig unrein und unordentlich anmuten: gelbgrün, blaugrau. Viel schöner als auf dem langweiligen Alpinweiß der Bergesflanken strahlt die Sonne auf dem Crème-Elfenbein und Seeblau des Zuges. Dieser Effekt würde weitaus nicht so schön funktionieren, hätte der Graphiker eine weiße Winterlandschaft als Hintergrund gewählt. Die Streckenkarte unterhalb der Graphik mit ihren hervorgehobenen Endpunkten Montreux und Interlaken kann sicher sein, dass der Klang dieser französischen und schweizerdeutschen Namen seinen Eindruck nicht verfehlt. Es ist ein zentrales, nicht irgendein Stück Schweiz, das die M.O.B. erschließt und dabei die gewachsene Verschiedenheit der betroffenen Kantone einebnet zu einem M.O.B.-Streckenland, „printed in Switzerland".

Abbildung 9 Die normalspurige Blokkendoos der NS als H0-Modell im Betriebszustand der 30er Jahre von Roco.

Quelle http://www.roco.cc/uploads/tx_commerce/63142_cmyk300dpi.jpg [11.6.2012].

Abbildung 10
Das Pendant der Bayerischen Zugspitz-Bahn, 1937. Noch härter im Stil der 20er Jahre. Ein traditionelles Eisenbahnlandschaftsbild.

Quelle
http://www.heimatsammlung.de/deutschland_04/images_01/zugspitzbahn-1146.jpg [11.6.2012].

Ein Eisenbahnplakat der Pilatus-Bahn

Die 1889 in Betrieb genommene und 1937 elektrifizierte Pilatus-Bahn auf den Luzerner Hausberg in den Emmentaler Alpen[8] ist nicht nur aufgrund des Blicks auf den Vierwaldstädter See tief unten etwas besonderes. Die nur 4,6 Kilometer lange Schmalspurstrecke überwindet eine Steigung von 48 % und ist damit die steilste Zahnradbahn der Welt.[9] Die Talstation Alpnachstad liegt 440 Meter über N. N., die Bergstation Pilatus Kulm 2073 Meter u. N.N. Technisch möglich wird dies durch eine von Eduard Locher für diese Strecke entwickelte Zahnstange mit seitlichem Eingriff. Daher gibt es auch keine Weichen, sondern Schiebebühnen und Gleiswender. Die Spurkränze der Fahrzeuge laufen auf den Schienenaußenseiten: die Bahn ist ein ungewöhnliches technisches Hybrid. Einer der ursprünglichen Dampftriebwagen ist im Deutschen Museum/Verkehrsmuseum München, ein anderer im Verkehrshaus Luzern erhalten. Das Plakat zeigt jedoch bereits elektrifizierte Zeiten. Durch dichten Nebel arbeitet sich der Triebwagen an der Felskante entlang, vielleicht ist es sogar besser, hier nicht in irgendeine Abgrundstiefe Einblick zu bekommen. Die Grafik ist auch ein Eisenbahnplakat, ergäbe aber auch ohne die Zahnradbahn im Vordergrund Sinn, so zentral steht das angestrahlte, liebevoll detaillierte Bergmassiv im Hintergrund. Hier schlägt das Herz des Grafikers. Die Schattierung des

8 http://de.wikipedia.org/wiki/Pilatus_(Berg) [21.6.2012].
9 Dies und das folgende http://de.wikipedia.org/wiki/Pilatusbahn [21.6.2012].

Abbildung 11
Aus Nebeltiefen
auf die Gipfelhöhe.

Quelle
Historische Eisenbahnplakate 2011,
hg. von Edition Maritim,
Düsseldorf 2010, Bl. 11/2011.

des arialartigen Schriftzuges ‚Pilatus' wiederholt etwas verspielt den Nebel, man könnte es diffuse Schattenschrift nennen. Die ungewöhnliche Bahntechnik führt auf den „*belvédère de la Suisse*". Nun ja, darüber ließe sich innerschweizerisch sicherlich streiten. Jedenfalls ermöglicht sie es immer wieder neuen Kohorten von Touristen aus wechselnden Teilen der Welt – heute wäre es klug, das Plakat russisch und chinesisch zu beschriften –, aus Nebeltrübnis in Bergesklarheit aufzusteigen. Vor der Verbreitung des Personenfluges war dies ein besonderes Privileg weniger. An der Schweiz kann immer wieder die Dichte der touristischen, und das heißt immer: eisenbahnförmigen Erschließung faszinieren. Hätte man alle *scenic views* in den Rocky Mountains auf ähnliche Weise erreichbar machen wollen, wären selbst amerikanische Kapitalgeber überfordert gewesen. Darauf kam niemand, denn die Rocky Mountains liegen auch nicht so zentral wie die Schweizer Alpen. Die in Luft-, insbesondere Nachtaufnahmen gut sichtbare Besiedlungsdichte mit Luzern im Vorder- und dem Pilatus im Hintergrund zeigt schnell, was für ein alpin situiertes Verkehrstechnotop die Schweiz ist, in deren Selbstbild die vermeintliche Na-

tur so betont wird: aber ohne Lochers Zahnstangen hätte sie nicht die Bedeutung, die sie heute hat. Mit der Natur im Detail hat es der Grafiker hier nicht so: seine Alpenprachtflora am Streckenrand ist wohl doch etwas zu groß geraten. Am Triebwagen scheint soweit alles zu stimmen, und darauf kommt es an. Was für ein Motiv: die Nebelüberwindung. Freud hätte seine deutende Freude daran gehabt, auch wenn sie nicht vermittels Analyse und heilender Selbsterkenntnis, sondern durch Zahnradbahntechnik zustandekommt. Aber wirkt der gemalte Nebel nicht geradezu wie geträumt?

Ein Eisenbahnplakat der SBB

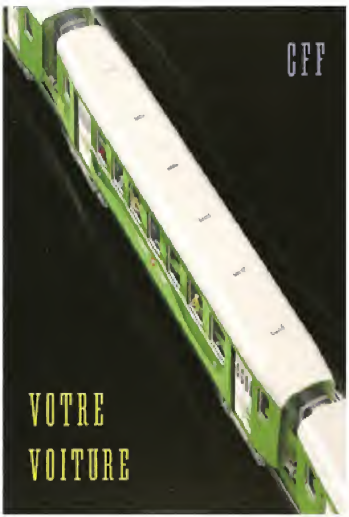


Abbildung 12
Schlieren auf der Diagonale. Das Schwarz drumherum hebt die Wirkung des Tannengrün.

Quelle
Historische Eisenbahnplakate 2011, hg. von Edition Maritim, Düsseldorf 2010, Bl. 10/2011.

Was der Basler Maler des ‚magischen Realismus' und Grafiker Peter Birkhäuser (1911–1976) hier 1957 ins Bild gesetzt hat, ist nicht nur eine allgemeine Reisewerbung der SBB, sondern auch eine Produktwerbung der Schweizer Waggonbauindus-

trie, vor allem der inzwischen umbenannten Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik AG (SWS) mit Sitz in Schlieren im Kanton Zürich, vom Volksmund ‚Wagi' genannt.[10] Nach ihrem Vorbild baute die Wiener Simmering-Graz-Pauker AG (SGP) die ÖBB-Schlierenwagen.[11] Jeder Modelleisenbahner kennt diese Waggons, die aus den Zugbildungen von SBB und ÖBB nicht wegzudenken sind. Umbau- und Rekonstruktionsmaßnahmen haben auch bei ihnen dafür gesorgt, dass ihr eisenbahnsoziales Leben nun schon über ein halbes Jahrhundert Mobilitätsgeschichte umfasst. Die vierachsigen SBB-Einheitswagen I in Leichtstahlbauweise, gebaut zwischen 1956 und 1967,[12] hatten ein signifkantes Design, im Vergleich zu dem die ABym-Standardschnellzugwagen der Bundesbahn aus derselben Zeit ein wenig bieder anmuten. Das Plakat hebt durch seine seitliche Draufsicht, die allerdings für eine Brückenperspektive von einem zu hohen Betrachtungspunkt erfolgt, die Eigenarten der Formgebung hervor: gerundete Kanten, sich verengende Waggonenden, einteilige, flugzeugartig wirkende Fenster. Die größte Auffälligkeit sind jedoch die omnibusartigen Klapptüren, die sich durch ihre Aluminiumfarbe wie das Dach vom grünen Wagenkasten abheben. Ein modernisierungstypisches und im Vergleich zur DB-Realität avantgardistisches Detail, das man von außen hier nicht sehen kann, war die Aufgabe des Abteilprinzips: Die Einheitswagen verfügten zwischen ihren Einstiegen über ein großes Passagierabteil mit einem Mittelgang und vis-à-vis-Sitzanordnung.[13] Mit dem Einheitswagen I vollzog die SBB bei der Normalspur – in der Schweiz muss man die Bedeutung der Schmalspurbahnen für Innovationstrends immer berücksichtigen – in der zweiten Hälfte der 50er Jahre die Abkehr von Holzkasten- und schweren Stahlwaggons etwa zeitgleich zu den anderen europäischen Bahngesellschaften. In solchen Modernisierungsgängen des rollenden Materials artikuliert sich immer auch viel Netz- und Bahngesellschaftstypisches. Der innerschweizerische Bahnverkehr bedient keine Strecken mit großen Entfernungen, sondern hat eher den Charakter eines größeren Regionalverbundes mit landesnaturbedingten, sehr spezifischen Anforderungen an die Fahrzeugeigenschaften. Aufgrund der Bedeutung der Transitverkehre mussten alle Schweizer Planungen die Anschlussfähigkeit an das französische, italienische, österreichische und deutsche Netz berücksichtigen. Nicht zu vergessen ist die sich auch in dem eher nüchternen SBB-Plakat spiegelnde, bemerkenswert unhinterfragte und zum nationalen Konsens gehörende Zentralität des Eisenbahnsystems als Ausdruck eines nationalen Lifestyles auch in Zeiten der Autogerechtigkeit und des hochalpinen Fernstraßenbaus. Die Schweiz war und sie blieb ein Eisenbahnland. Dies lässt sich in der Umbaugeschichte der Schlierenwagen

10 http://de.wikipedia.org/wiki/Schweizerische_Wagons-_und_Aufz%C3%BCgefabrik_AG_Schlieren-Z%C3%BCrich [20.6.2012].

11 http://de.wikipedia.org/wiki/Schlierenwagen [20.6.2012].

12 http://de.wikipedia.org/wiki/Einheitswagen_(SBB) [20.6.2012].

13 Ebd. [20.6.2012].

nachvollziehen, die seit den 70er Jahren in Rekonstruktionswellen sich verändernden Komfortauffassungen angepasst worden sind. Eine späte Umbauvariante der 90er Jahre bringt mit ihrem Namen „*Revvivo*" schön auf den Punkt,[14] was für *longedurée*-Prozesse von Artefaktkontinuität die Eisenbahngeschichte prägen können – sofern eine hohe Akzeptanz Teil ihrer sozialen Konstruktion ist. Dann wird der Takt der Veränderung nicht von vermeintlichen Produktinnovationen der Hersteller diktiert. Dass ein solcher Umgang mit Eisenbahnfahrzeugen schon lange vor der Erfindung und Popularisierung der Worthure ‚Nachhaltigkeit' ressourcensparend war, kommt hinzu. Zum Plakat bleibt noch zu sagen, dass die Schlierenwagen hier insgesamt etwas zu schmal und die Übergänge zwischen den Waggons etwas zu groß ausgefallen sind. Aber das passiert auch bei Zeichnungen für Modellbahnkataloge.

Ein Foto eines Wasserreservoirs in der Schweiz

Der erste Eindruck dieses leeren Wasserspeichers im schweizerischen Tambel ist zugleich sakral und science-fictionhaft. Wir könnten uns auch in einem Andachtsraum zukünftiger Spiritualität befinden, die etwas mit der auffälligen Materialität von Säulen und Wänden, dem ausgeprägten Bedürfnis nach Symmetrie und der strikten Vermeidung von scharfen Kanten zu tun hat. Der Gottesdienst bestünde im Einlassen des Wassers bis zu der Linie, die sich an den Wänden deutlich abzeichnet, die Meditation in der Betrachtung der optischen Wirkungen des Wassers, seiner Spiegelungen, Bewegungen und Ruhe. Wo aber wäre dann der Betrachter bzw. Gottesdienstbesucher? Im Wasser schwimmend kann man ihn nicht denken, denn das ergäbe eine irreparable Störung der anti-, richtiger: a-organischen spirituellen Harmonie und Reinheit, die hier als Hingabe an die Perfektion des Gefäßes inszeniert wird. Verschafft der zukünftige Wasserhöhlenreligiöse sich durch mediale Hilfsmittel Anschauung von der Zeremonie oder weiß er einfach nur vom Vorhandensein des Wassers in seiner Kathedrale und kommt in einer Form protestantischer Vergeistigung ohne Ritual aus? Stehen die Materialschichten der Säulen für Stufen oder Grade der Versenkung in ein Ideal von Vollkommenheit, das sich darin ausdrückt, mit dem Steigen des Wasserstands bis zu einer prästabilisierten Grenze eins zu werden? Welche Rolle spielt die Akustik in diesem Kult oder steigt das Wasser nahezu geräuschlos? Das Religiöse umfasst immer auch den Bereich den Unheimlichen und des Schreckens, wenn auch in mehr oder weniger gebändigter Form. Die klinische Anmutung, vor allem aber die Vorstellung des geringen Abstands zwischen Wasserspiegel und der massiven Decke weckt Beklemmungen. Ist das am Ende eine ganz perfide Folterkammer, in der mit Ertrinkensängsten gespielt und vielleicht nicht nur gespielt wird? Es gibt kleinen Halt an den Wänden und Säulen. Auch ganz ohne

14 Ebd. [20.6.2012].

Wasser ergibt sich leicht der Eindruck einer besonders aufwendigen Grab- und/oder Schatzkammer, deren Leere erschrecken kann oder soll. Aber dieser Speicher steht nicht in der Zukunft, sondern in der Schweiz. Wer ein profanes Wasserreservoir, das dem Alltagsmenschen weder zugänglich noch bekannt ist, so explizit gestaltet und damit die Voraussetzung dafür geschaffen hat, die gebaute Aussage zu deuten, verrät manches über seine Sicht der Infrastruktur der modernen Industriegesellschaft, ihren Umgang mit Ressourcen und die Kritik daran, das Spannungsverhältnis zwischen Natur und Naturnutzung überhaupt. Wasserkulte und Wasserfrömmigkeit gehören zum anthropologischen Kern des humanen Transzendenzbewusstseins: und das kulturkreisübergreifend. Die industrielle Revolution degradiert Wasser zum Energieerzeugungsmedium, Befahr-, Kühl- und schließlich Konsumstoff für eine exponentiell wachsende, wasserhungrige Bevölkerung, deren Lifestyle maßgeblich auf Wasserverbrauch beruht und von ihm abhängt. Wollte der Architekt dieses Wassertempels lange vor jeder Umweltbewegung und der Popularisierung der Grenzen des Wachstums

Abbildung 13 Tambel. Fotographiert von Silivio Maraini, 2010.

Quelle http://www.zeit.de/kultur/kunst/2012-05/fs-geflutete-kathedralen-2/seite-6 [8.4.2014]; Silvio Maraini, Geflutete Kathedralen. Underwater Cathedrals, Bern 2012.

darauf hinweisen, dass unserer ressourcenfressenden Lebensform immer mehr jeder Sinn für die Zentralität des Wassers abhanden kommt? Das Resultat ist ein verborgener Gedenkort – hier liegt der Unterschied zu den für jedermann zugänglichen Bahnhöfen als Mobilitäts- und Industriekathedralen des 19. Jahrhunderts. Beide Repräsentationsformen sind integraler Teil eines industriellen Netzwerkes, die eine ist ostentativ sichtbar, die andere nicht. Die Eisenbahnfrömmigkeit ist eine aggressiv-weltfromme, der Wasserhöhlenkult eine eigenartig defensiv-weltflüchtige Spiritualisierung, die allerdings nachdrücklich für die spirituellen Seiten im Funktionalen und Technischen sensibilisieren kann. Wasser-Zen in Tambel.

Copyrighted material

In K. u. K.-Österreich-Ungarn in der Republik Österreich

Ein Eisenbahn-Plakat der ÖBB

Abbildung 14
Ironisches Österreich,
ironische ÖBB.

Quelle
Historische Eisenbahnplakate 2011,
hg. von Edition Maritim,
Düsseldorf 2010, Bl. 12/2011.

Dieses Eisenbahn- und zugleich Weihnachtskalenderblatt des Wiener Malers und Grafikers Hermann Kosel (1896–1983) aus dem Jahr 1958 zitiert den Charme der naiven Malerei. Auf den ersten Blick erzählt es erwartbare Genre-Geschichten vom glücklichen Schneeurlaub, für den die ÖBB unverzichtbar ist, vom verschneiten Alpendorf, also vom extrem piefkistischen Bilderbuchtraum-Österreich: eine wei-

ße Bergwelt unter wolkenlos blauem Himmel. Nur die traditionelle Herberge und der ÖBB-Schnellzug auf dem Viadukt stechen heraus. Aber da ist es mit dem Genre auch schon vorbei, denn die Naivität ist hier ein ironisches Stilmittel nahe an der Grenze zum Dekonstruktivismus. Die Darstellung wirkt unruhig. Positiv ausgedrückt, fängt sie die in verschiedene Richtungen gehenden Bewegungen der Schifahrer gut ein, die aber kein zusammenhängendes, choreographisch geglättetes Muster ergeben. Der Betrachter findet keinen festen Halt, das Bild hat keine Mitte, sondern nur Vektoren und Sektoren: Der Blick wandert entweder vom Zug auf der Brücke im Vordergrund den Schihang hinauf zum Hotel, zum Dorf und seiner Gipfelkulisse und wieder zurück. Eine weitere Provokation liegt in der weitgehenden Leerheit von Himmel, Bergen und Hängen. Das süßliche Dorf mit zwingendem Zwiebelkirchturm liegt so im Bildhintergrund, dass es als solches auf schon fast unfromme Weise nur angedeutet ist. Auch das alpenländische Schihotel wird geradezu streng auf das Wesentliche reduziert, damit es als Idealtyp erkennbar ist: nicht mehr und nicht weniger. Die Schifahrer davor stehen nicht für Massentourismus, zwischen ihnen ist noch jede Menge Platz. Ihre Körperlichkeit ist ebenfalls auf das Typische reduziert, ein wenig wie in den erklärenden Abbildungen eines Schikurs-Begleithefts. Dies wiederum für den noch nicht so abfahrtsversierten Piefke. Und erst recht ironisch ist der Umstand, dass der moderne, elektrizifizierte ÖBB-Schnellzug auf der altertümlichen Brücke im Vordergrund, die auch schon zu Dampflok- und K. u. K.-Zeiten vorhanden gewesen dürfte, an der gezeigten Szene vorbeifährt. Kosel spielt mit den Erwartungen an eine Genre-Ensemble: Er lässt das ansonsten diffuse Licht die biedere Lok und einen Teil des ersten Wagons anstrahlen, nicht etwa die glücklichen und zumeist außerösterreichischen Wintersportler. Genaugenommen herrschen in allen streifenförmig angeordneten Bildabschnitten unterschiedliche Lichtverhältnisse, die man sogar als unterschiedliche Tageszeiten lesen könnte: Morgenlicht liegt auf der Bahn, der Schihang liegt in der Mittagssonne, über dem Dorf deutet sich bereits die winterlich frühe Dämmerung an. Berge und blauer Himmel sind gleichsam tageszeitfreie, reine Muster ihrer selbst. Kosels Reduktionismus ist schon fast logo-haft. Es ist ja ohnehin klar, was er meint. Einzelne Details wie die Proportionen von E-Lok und Zug sind durchaus bestreitbar, aber das schmälert nicht, sondern erhöht ihre Wiedererkennbarkeit als Logo. Kosels in ironischer Absicht naive Grafiksprache verstehe ich als Alternative zu dem harten technoiden Reduktionismus in Eisenbahnplakaten der 20er und 30er Jahre, die den Weg der Abstraktion gingen. Kosel ist über-konkret, und auch das ist wohl in erster Linie als eine moderne Form der gebrochenen Spiegelung zu verstehen, deren Verwendungskontext als Werbung dem Ganzen eine weitere ironische Aura verleiht. Und wie anders soll man, bitte, einen grünen, zur ÖBB-Leitfarbe passenden Arialschriftzug ‚Österreich' verstehen, der im übrigen darauf hinweisen dürfte, dass das Plakat außerhalb des Landes, also für Piefke-Publikum, zum Einsatz kam?

Ein Eisenbahnplakat der Tátra-Bahn

Abbildung 15
Davos im Südosten.

Quelle
Historische Eisenbahnplakate 2011,
hg. von Edition Maritim,
Düsseldorf 2010, Bl. 7/2011.

Das sehr bunte Plakat der k. k. Kaschau–Oderberger Bahn von vor 1914 führt uns in eines der beliebtesten Edel-Feriengebiete der österreichisch-ungarischen Doppelmonarchie, dessen Erfindung sich dem Eisenbahnbau und, wie auf dem Fahrplan gut zu sehen, dem Anschluss an die Reisegewohnheiten des internationalen europäischen Jetsets von Paris, Brüssel, Den Haag, Wien und Berlin verdankte. Kein Wunder, dass die Hohe Tatra hier auf französisch vorgestellt wird. Zwischen 1869 und 1872 entstand eine Hauptbahn zur Verbindung des preußischen Industriereviers in Schlesien mit dem ungarischen Reichsteil der K. u. K.-Monarchie, die 362 Kilometer lange Strecke von Oderberg im österreichischen Schlesien nach Kaschau, damals Oberungarn.[1] Ein Anschlussnetz kleiner Verbindungsbahnen führte die europäische Touristenelite, die einmal etwas anderes erleben wollte als immer nur St. Mo-

1 http://de.wikipedia.org/wiki/Kaschau-Oderberger_Bahn [16.6.2012].

ritz oder Davos, in die allesamt ziemlich jungen Tatra-Kurorte wie Tatra Lomnitz.[2] In dem 1892 gegründeten, 850 Meter hoch liegenden Ort betrieb die Internationale Wagon-Lits-Gesellschaft das 1904/05 gebaute Palace Hotel, eine protzige Jugendstilburg im ‚Zauberberg'-Flair, die 1919 unvermeidbarerweise den Namen Hotel Praha erhielt. Die ČS(S)R kam und ging, das Haus blieb. Es ist, wenn auch unter seinem zweiten Namen, heute mehr denn je wieder Palace Hotel, filmkulissenhaft renoviert, und sicherlich bei neureichen Russen äußerst beliebt, nicht zuletzt aufgrund seiner American Bar.[3] Seit 1912 endete in Tatra Lomnitz die von Poprad ausgehende, ebenfalls von der Kaschau–Oderberger Bahn errichtete elektrische Tatrabahn. Die Kaschau–Oderberger lag ab 1918 mit ihren Strecken auf tschechoslowakischem Staatsgebiet und kam 1921 zur ČSD. In den 50er und 60er Jahren modernisierte die tschechoslowakische Staatsbahn ihre Tatra-Strecken grundlegend, was dazu beitrug, die Hohe Tatra auch unter den Bedingungen des Systemgegensatzes in bescheidenem Umfang als internationales Touristen- und Schigebiet zu erhalten. Das Plakat zeigt eine Szene am Csorba-See, Štrbské pleso (deutsch: Tschirmer See oder Zirbener See, polnisch: Szczyrbske Jezioro, ungarisch: Csorbai-tó, Szentiványi Csorbató, Csorba-tó),[4] der zu den großen, mit den Schweizer Alpen tatsächlich konkurrenzfähigen Attraktionen gehört. Der Gletschersee liegt auf 1.346 Metern Höhe und war seit den 1870er Jahren touristisch erschlossen. 1905 und 1906 entstanden die beiden im Bild gezeigten Hotels, die bis heute in Betrieb sind.[5] In der Zwischenkriegszeit wurden sie als Sanatorien betrieben, allerdings nicht für Fälle wie den Hans Castorps, sondern für kleine Leute. Die Bilder unten bieten feine Impressionen von den Reizen der etwas wild-rauhen, eben schon ziemlich östlichen Tatra-Hochgebirgslandschaft, in der das verwöhnte Publikum allerdings, wie man sieht, genauso schön gemischtgeschlechtlich dem Bobsleigh-Vergnügen frönen kann wie in Davos. Der runde Bildeinsatz zeigt uns den Tatra-Express en route zwischen Budapest und Tatra Lomnitz. Ungarisches Bauernvolk grüßt, folkloristisch aufgerüstet, den gleichwohl etwas bullig daherkommenden Fortschritt, der an ihnen vorbeifährt. Vierzehn Stunden war man von Berlin aus hierhin unterwegs, umgeben vom internationalen Reiseluxus der Zeit vor 1914 und komplett abgeschirmt von allen soziopolitischen Realitäten, die vor den Zugfenstern vorbeizogen. Madame Chauchat dürfte die Hohe Tatra gut gekannt haben. Damals kam sie mit französisch überall zurecht, heute dürfte sie ohne weiteres russisch sprechen. Nur öffnen und schließen sich inzwischen viele gläserne Hoteltüren sensorautomatisch, was das lässig-„mähnschliche" Türenschlagen einschränkt.

2 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Tatransk%C3%A1_Lomnica [16.6.2012].
3 http://www.click4hotel.eu/de/hotel/slowakei/hohe-tatra-hotel-grandhotel-praha-tatranska-lomnice-885 [16.6.2012].
4 http://de.wikipedia.org/wiki/%C5%A0trbsk%C3%A9_pleso [16.6.2012].
5 http://www.vysoketatry.com/obce/ospleso/de.html [16.6.2012].

In Frankreich

Delaunays Tour Eiffel, 1910

Er hat ihn immer wieder gemalt, und immer in der Vorwegnahme späterer Stile: wie auf einem Werbeplakat der französischen Staatsbahn État um 1930 oder wie in einem amerikanischen SF-Comic um 1950. Robert Delaunay hat eines, nein: das Leitartefakt der europäischen industriellen Moderne als Zeitmaschine, als futuristisches Erkenntnismittel, als Zukünfte-Generator, benutzt. Nicht alle Assoziationen, die man vor 1914 dabei haben konnte, sind für uns ohne weiteres naheliegend. Weil das so ist, lieferte das gymnasiale Geschichtslehrbuch für die zehnte Klasse meines Bruders aus dem Jahr 1968, das dieses Bild als Coverillustration verwendete, eine Interpretation gleich mit:

Abbildung 1 Robert Delaunay, Tour Eiffel, 1910.

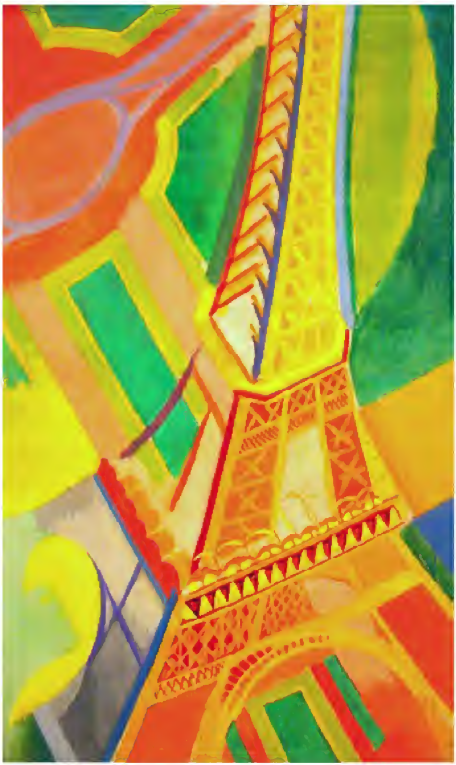
Quelle (U. a.): Zwischen Fahrrad und Fließband. Culture technique in Frankreich 1889–1937, Ausstellungskatalog Neue Gesellschaft für Bildende Kunst, Berlin 1986, S. 131.

> „Das erregende Bild wirt wie ein Symbol unseres technischen Zeitalters. Delaunay war derjenige unter den modernen Malern, der die Schönheit der technischen Welt entdeckte und sie voll Vertrauen in ihre Zukunft verherrlichte. […] Das 1910 entstandene Bild erscheint heute wie eine Vision der beängstigend raschen technischen Entwicklung der folgenden Jahrzehnte, die bis zur Entfesselung unheimlicher Kräfte im Atomzeitalter führte."[1]

Man versteht direkt, wieso die kritische linke Geschichtsdidaktik der 70er Jahre in unwillentlicher Antizipation des später schick gewordenen allseitigen Dekonstruktivismus á la Foucault und Derrida gegen ‚erregende' teleologische Schlichtgeistigkeiten solcher Art zu Felde zog. Für die Ambivalenz bei Delaunay hatten allerdings weder die unreflektierten Erzähler noch die Apostel der Geschichte vom Ende aller Geschichten einen Sinn. So wie Lesen vor Neuentdeckungen schützt, hilft bei Bildern manchmal das Hinsehen. Der Collage-Eindruck entsteht durch die Montage mehrerer Perspektiven. Eine einheitliche gibt es nicht mehr, auch wenn der Eiffelturm die Bildmitte nicht nur beherrscht, sondern sogar über den Bildrand hinaus wächst und wie eine Bewegungsmaschine aus Star Wars über die Stadt hinwegzulaufen scheint. Close-up, Distanzblick aus der Fußgänger- und der Fliegerperspektive – und die ist um 1910 die faszinierendste von allen – irritieren. Vielleicht ist sogar dies der naheliegendste Zugang zu diesem Eiffelturm Delaunays: so steht er dem frühen Piloten vor Augen, der schon einmal um ihn herumgeflogen ist. Filigranes Gitterwerk verschwimmt zur Fläche, Formen lösen und Größenordnungen verabschieden sich aus ihrem konstruktiven Zusammenhang, Einzelheiten wirken wie herangezoomt. Wo das Geschichtslehrbuch für die Mittelstufe moralisierend Atompilze und Technikangst suggerieren möchte, sieht der Flieger 1910 nur typische atlantische Wolkenpolster über Paris, dessen sonstige Charakteristika wie Fassadenraster, Blechdächer und ehrwürdige Quartierstruktur durch den revolutionierenden Blick von oben ins Rutschen geraten. Diese Fliegermoderne ist anspruchsvoll bis schwindelerregend. Aber auch in der perspektivischen Fragmentierung bleiben die Grundfarben der französischen Moderne, urban vergegenständlicht in Paris, erhalten: das Blauweiß des Himmels und die warme Farbe des lebendigen Stahls am Eiffelturm. Die gemauerten Artefakte wirken alt, grau und formenarm gegen die Erdtöne und unerschöpfliche Formenvarianz der Stahlstreben: Delaunay ist ein Stahlfetischist. Fliegerperspektiven haben immer auch eine aggressive Seite, der Erste Weltkrieg wird es zeigen. Dafür muss man durchaus nicht eine Kontinuitätslinie bis ins Atomzeitalter ausziehen. Möglicherweise hätte Delaunay seine Freude am Vergleich mit einer Cape Canaveral-Szene gehabt, bei der sich ebenfalls die Perspektiven radikal relativieren und die Frage, was wir daraus lernen, nicht wirklich beantworten lässt.

1 Eugen Kaier (Hg.), Grundzüge der Geschichte, Bd. 4: Von 1890 bis zur Gegenwart, Frankfurt am Main u. a. ^{3}1971 (zuerst ebd. 1968), IV.

Abbildung 2 Robert Delaunay, Tour Eiffel, 1926: auch ein Fliegerblick.



Quelle http://philippe.gambette.free.fr/Photos/MuseeArtModerneParis/Robert%20Delaunay%20-%20Tour%20Eiffel%20-%201926.jpg [1.4.2012].

Der elektrisch illuminierte Eiffelturm, 1900

Auf der Pariser Weltausstellung im Jahr 1900 war es eine Sensation: Das französische, europäische und globale Symbol der technisch-industriellen Moderne und des uneingeschränkten Fortschritts, der Eiffelturm, wurde elektrisch beleuchtet. Das Foto zeigt deutlich, wie die nächtliche Illumination die Konturen des Bauwerks logo-haft hervorhebt: mit sakralisierendem Effekt, die transparente Kathedrale des Industriezeitalters. Diese Lichtanatomie, zu der auch große, den Himmel abtastende Scheinwerfer gehören, artikuliert das Mindset der Eroberung des nächtlichen Raums durch Licht. Die noch ungebrochene Moderne schiebt ihre Symbole nicht nur in den Taghimmel – bald werden Flugzeuge folgen –, sie setzt auch die Nacht außer Kraft, indem sie auf der Grundlage komplexer Netze und der Mobilisierung gewaltiger Energien ihre Zeichen leuchten lässt. Es ist auch der Anfang der Leuchtreklame, bezeichnenderweise nicht im Zusammenhang mit kommerziellen, sondern menschheitlichen und zugleich nationalen Interessen. Internationalität und Nationalität stehen um 1900 in einem produktiven Spannungsverhältnis. Technische Erfolge sind Teil eines internationalen Wettbewerbs der Industriemächte, die sportlich zelebriert und auch beim Konkurrenten durchaus anerkannt werden. Auf der anderen Seite sind sie neue und mächtige Artikulationsformen nationaler Identität: ob bei frühen Autorennen, den Pionierleistungen der frühen Fliegerei oder dem Vergleich von PS-Zahlen und Höchstgeschwindigkeiten von Schnellzuglokomotiven und Transatlantik-Linern in der Tagespresse. Vor dem Ersten Weltkrieg messen sich nicht nur industrielle Märkte vor dem Hintergrund militärisch-imperialer Weltgeltungs- und Kolonialpolitik miteinander – Made in England versus Made in Germany und Made in USA –, sondern auch nationale Technikkulturen: flag follows technology. Die in dieser Zeit eingeschlagenen Pfade beeinflussen auch nach der Umformung durch den soziotechnischen Modernisierungszeitraffer des Großen Krieges, zum Teil massiv durch ihn verstärkt, die Technikstile der westlichen Industrienationen. Und das nicht nur im Makro-Bereich der Produktion und Diffusion, sondern vor allem bei den bislang viel zu wenig in den Blick genommenen Usancen der Ingenieure und den Anwendungsgewohnheiten der Technikonsumenten. Die große Ausnahme bildet das bolschewistische Russland, das einen vollkommen neuen und sehr erfolgreichen Pfad des Technonationalismus als Teil der ideologischen Selbsterfindung einschlägt. Diese Beobachtungen dürften weitgehend konsensfähig sein. Lässt sich vor ihrem Hintergrund in Analogie zu Theodor Schieders Versuch einer Einteilung der europäischen nationbuilding-Prozesse im 19. Jahrhundert[2] eine Typologie der europäischen Technikkulturen vor 1914 denken oder läuft ein solches Unterfangen nur dar-

2 Theodor Schieder, Typologie und Erscheinungsformen des Nationalstaats in Europa (1966), in: Heinrich August Winkler (Hg.), Nationalismus, Königstein/Ts. [2]1985, S. 119-137; zur Kritik dieser Typologie vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Nation und Nationalismus, Darmstadt 2005, S. 29-32.

auf hinaus, einmal mehr die Unmöglichkeit aller historischen Typologie zu belegen? Ich meine nicht. Das Eiffelturm-Bild steht für einen ausgeprägt nationalrepräsentativen Umgang mit Technik, der sich durch Bild- und Textquellen leicht für Frankreich und die USA belegen lässt. Hier wird Technik mit Vorzeigereichweite intensiv als Teil des nationalen Selbstverständnisses fortschrittsoffener moderner Staatsbürgernationen gesehen. Einen Sonderweg scheint mir Großbritannien zu verkörpern, allein schon aufgrund des Entwicklungsstands seiner Industrie sowie seines nationalen Innovationssystems, der allerdings gegenüber den aufstrebenden Industrienationen

Abbildung 3 Paris, Weltausstellung 1900.
Das leuchtende Logo der europäischen Moderne.

Quelle http://www.okinko.de/bilder/Der-Eiffelturm-bei-Nacht-während-der-Weltausstellung-1900-468 [28.4.2014].

Abbildung 4 New York City, Times Square, 1900.
Der leuchtende Ort der globalen Moderne.

Quelle http://www.businessinsider.com.au/history-of-new-york-famous-nyc-locations-in-pictures-2011-11 [8.4.2014].

Abbildung 5 London, Picadilly Circus, um 1900.
Erst später ein leuchtender Ort.

Quelle http://www.allposters.com/-sp/London-Piccadilly-Circus-with-trams-cars-horse-drawn-carriages-early-1900s-Posters_i6091296_.htm [6.5.2012].

bereits im Ansatz zu einem Innovationsdefizit führt. Technik ist in der englischen Gesellschaft einerseits längst gesellschaftliche Normalität, andererseits Teil der imperialen Mission. England bleibt ein Kapitel für sich. Der deutsche Fall ist näher am amerikanischen und wohl auch in manchen Gesichtspunkten wie dem der sektoral-regionaler Industrie-Clusterung dem russischen näher als dem englischen und französischen. Also doch keine Typologie? Feststehen dürfte, dass um 1900 niemand auf die Idee gekommen wäre, das Brandenburger Tor oder Kaiser Wilhelms Jacht Meteor elektrisch zu illuminieren.

Abbildung 6 Berlin, Potsdamer Platz, 1900. Taghell.

Quelle http://arte-haus-berlin.djabbic.de/Bilder/Berlin02a_Postkarte_1900.jpg [6.5.2012].

Ein Eisenbahnplakat der Chemin de Fer d'Orléans

1852 übernahm die Chemin de Fer d'Orléans, bis 1934 Frankreichs zweitgrößte Privatbahngesellschaft, die Verbindung nach Bordeaux, für die hier so geworben wird, wie es bis 1914 üblich war: aufwendig, bunt und eher bemüht um die Etablierung eines Genre als einer bestimmten Marke. Man bekommt den Eindruck, das Plakat will so viel erzählen, dass es mit dieser Aufgabe gestalterisch nicht zurechtkommt, so überbordend voll ist das unruhige, bombastische Bild, das auf nichts verzichtet, was Form und Farbe hat. Dezenz, Unterstatement und moderner, technikzentrierter symbolisierender Reduktionismus kommen erst nach dem Großen Krieg in die Eisenbahnplakatwerbung. Hier ist noch alles sensationell aufgemacht und vibriert

vor Faszination: wie bei einer Zirkuswerbung – oder in der Musik Richard Wagners: „ein parfürmierter Qualm, in dem es blitzt."[3] Es ist auch der Postkartenstil der Zeit, der auf überbetonte Symbolik nicht verzichten will, ob sie nun passt oder nicht. Daher konnte es auch Motive von Nordseeinseln mit einem gemalten Rahmen aus rheinromantischen, fahnenumwehten Ritterburgen geben. Wir befinden uns im Zeitalter des industriellen Nationalstaats, daher dürfen die Nationalfarben nicht fehlen. Hier weht die Trikolore sogar etwas versteckt im leicht bedeckten atlantischen Himmel hinter der Stadtwappenfahne von Bordeaux. Sie veranschaulicht den Wahlspruch *Lilia sola regunt lunam undas castra leonem*, was sich auf die mondsichelförmige Anlage der Stadt an der Garonne als *Port de la lune* bezieht.[4] Diese alte Stadt präsentiert sich jedoch modernstmöglich: im Vordergrund überspannt eine Stahlgitterbrücke den Flussbogen. Die moderne Selbsterfahrung des Segelns wird betont: nicht aus Notwendigkeit, dafür gibt es Dampfschiffe, sondern als Erfahrung des erlebnishungrigen modernen Mobilitätskonsumenten. Rauchende Schornsteine und langgestreckte Industrieanlagen gehören neben den zur Identifikation des Stadtbilds unverzichtbaren Kirchen auch ins Bild. Selbst der knallrote Schriftzug ‚Bordeaux' ist so modisch wie auf einem schicken Pariser Theaterplakat, die Typen tanzen Cancan. Die obligatorischen Weinreben der Region ragen, voll der reifen Früchte, unmotiviert in die Vogelperspektive auf den Fluss hinein. Und die wird im Vordergrund aufgebrochen durch informationsreiche Bildeinsätze. Ein *Train Rapide* der beworbenen Gesellschaft und Linie fährt in einer Felsenlandschaft über eine Kastenbrücke dem Betrachter entgegen und aus seinem Bildausschnitt hinaus. Wir befinden uns eindeutig noch nicht in der Phase der 2 C 1-Standardisierung. Die dem Graphiker in ihren Proportionen weniger gut als die Weintrauben gelungene Lok ist in ihrer Hochbeinigkeit ein Grund dafür, warum die Fahrzeit Paris–Bordeaux mit acht Stunden angegeben wird. Die SNCF braucht mit den atomstromgetriebenen Nachfolgern der *Trains Rapides, Express & de Luxe* für die Strecke heute 3´20".[5] Das *Interieur d'un wagon*, das uns das Medaillon in der Mitte präsentiert, entspricht ganz und gar den Apartheids- und Privatheits-Anforderungen der bürgerlichen Klassengesellschaft. Von den jetförmigen Schnellfahrröhren der SNCF lässt sich das nicht behaupten. Jules Verne hätte sich über sie wohl kaum gewundert, die Ähnlichkeit von Erster und Zweiter Klasse dürfte ihn jedoch befremdet haben. Plakate wie dieses sind wichtige Quellen der kollektiven Bildformung in der Durchsetzungsphase der Mobilitätsgesellschaft. Sie erbringen eine Übersetzungsleistung zwischen Tradition und Moderne. Die Wappen und Symbole, die hier noch legitimitätsressourcenspendend zitiert

3 Thomas Mann, Buddenbrooks. Verfall einer Familie, GW I, Frankfurt am Main 1960 (zuerst Berlin 1901) u. ö., S. 498. Edmund Pfühl, Organist zu St. Marien, gegenüber Gerda Buddenbrook über Wagner.

4 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Bordeaux [13.6.2012].

5 http://www.voyages-sncf.com/billet-train/horaires/resultats?rfrr=undefined_body_cliquerici&hid=P54 [13.6.2012].

werden, erscheinen schon bald an den Zügen selbst und legitimieren die nationalstaatliche Performanz. Die Mobilitätstechnik wird zur Artikulationsform nationaler Identität und sozialmoralischer Selbstartikulation wie in Jean Renoirs Spielfilm ‚*La Bête Humaine*' von 1938 nach Motiven von Zolas Roman, in dem Jean Gabin als Verkörperung des modernen Menschen und seiner Probleme den ÉTAT-Lokführer Jacque Lantier spielt.

Abbildung 7
Bunt und viel. „Dies ist Chaos! Dies ist Demagogie, Blasphemie und Wahnwitz."[6]

Quelle
Historische Eisenbahnplakate 2011, hg. von Edition Maritim, Düsseldorf 2010, Bl. 4/2011.

Ein Eisenbahnplakat der Nord-Wagons-Lits

Auf den ersten Blick könnte man es für die Nische in einem ländlichen Club halten: doch die Geschwindigkeitslinien vor dem Fenster und das dekorative Gepäck auf der Ablage darüber sprechen dezent zur Sache und machen in Verbindung mit der auffällig gestalteten Schrifttype ein Pullman-Abteil der französischen Nordbahn sowie der

6 Th. Mann, Buddenbrooks, S. 498. Pfühl über Wagner.

Abbildung 8
Keine Massenüberfüllung, Klassengesellschaft.

Quelle
Historische Eisenbahnplakate 2011, hg. von Edition Maritim, Düsseldorf 2010, Bl. 2/2011

Strecke Paris–Lyon–Marseille aus den 20er Jahren dechriffierbar. Unnötig zu betonen, dass es sich hier um die Erste Klasse handelt. Das hier angesprochene Publikum gehört zur europäisch-atlantischen gesellschaftlichen Elite und reist standesgemäß, also erstklassig. Was aber heißt das genau? Das hier dargestellte Paar bewohnt einen edlen Erlebnis-Cocon, der die Intimität und Privatheit des komfortablen Reisens sichert, das in dieser Form noch lange nicht mit dem Automobil denkbar ist. Wir blicken auf eine gepflegte Wohnzimmer- oder Salonatmosphäre, die sich im gehobenen Kleidungsniveau der Passagiere spiegelt: sportlicher Straßenanzug bei ihm, zurückhaltendes Kostüm, aber akzentsetzender Hut bei ihr. Die Körperhaltungen artikulieren die selbstverständliche, souveräne Inbesitznahme aller Annehmlichkeiten, ob bei der vorübergehend unterbrochenen Zeitungslektüre in seinem oder der bei einer Tasse Tee in ihrem Fall. Man kann sich sehen lassen und weiß das auch, hat es aber nicht nötig, das vor sich selbst zu beweisen. Zur Ausstattung von Pullman-Reisezugwagons gehören Sessel, nicht egalisierende Sitzbänke. Auf dem Tisch, an dem individuell aus der Zugküche bedient wird, steht wie im guten Hotelzimmer eine Schale

mit frischem Obst. Der Reiseluxus der 20er Jahre ist nicht mehr *pomp and circumstance* wie vor dem Großen Krieg, sondern funktional und diskret. Die Einrichtung des Coupés und der Service sollen dazu beitragen, den Reisenden freizustellen für ein modernes Reiseerlebnis, das nicht mehr zu den außergewöhnlichen Vorkommnissen im Leben gehört, sondern von polyglotten Großstädtern mit Selbstverständlichkeit als Teil ihres mobilen Lebensstils konsumiert werden kann. Der Blick aus dem Fenster auf die vorbeiziehende grüne Durchschnittslandschaft kann daher lässig sein. Man kennt das, und es ist ein Teil der einem zur Verfügung stehenden Welt. Bequemlichkeit heißt hier im Unterschied zum Reisen im Automobil die vollständige Zivilisierung und Privatisierung der Reiseumstände. Die Vorzeigereichweite liegt darin, sich diese Ausdehnung des Privaten als Verweigerung jedweder Anpassung an Zumutungen irgendwelcher Art leisten zu können. Für den Reisenden im Pullman-Coupé wird gesorgt, er muss sich um nichts kümmern und kann die Dinge auf sich wirken lassen. Der Automobilist gewinnt sein Prestige gerade in der Ausübung seiner im Ringen mit der Maschine erworbenen Kompetenzen. Sein Eingreifen ist ständig erforderlich, ihm wird nichts abgenommen, und darauf legt er auch wert. Im übrigen sollte man den Gegensatz in den 20er Jahren durch die Verbreitung des Autos nicht überspannen. Wer in Pullmann-Coupés reist, besitzt mit einiger Wahrscheinlichkeit auch ein Automobil – aber für andere Zwecke und für andere soziale Rollen. Die Eisenbahnwerbung wird auch angesichts einer seit den 30er und dann in den 50er Jahren dramatisch wachsenden Automobilisierung der europäischen Gesellschaften an dem Argument des sorglos-bequemen Reisens in Abgrenzung zum anstrengenden Autofahren festhalten. Geworben wird aber nicht mehr um die gesellschaftliche Oberschicht der Pullmann-Coupés, sondern um die gestressten kleinen Leute am Volant der Massenmobilitätsgesellschaft:

> „Wir sehen die Menge als solche im Besitz der von der Zivilisation geschaffenen Einrichtungen und Geräte. […] Wie denn? Ist nicht dies der Idealzustand? Die Eisenbahn hat ihre Sitze, das Theater seine Plätze, das Hotel seine Zimmer, damit sie besetzt werden. Zweifellos; dennoch ist es Tatsache, daß früher solche Anstalten und Verkehrsmittel nicht voll zu sein pflegten, während sie heute die Fülle nicht fassen und Menschen, die sich gerne ihrer bedienten, umkehren müssen."[7]

So beschrieb José Ortega y Gasset 1930 die Massengesellschaft und das Ende der Pulmann-Ära nur wenige Jahre nach Erscheinen dieses Plakats.

7 José Ortega y Gasset, Der Aufstand der Massen, Hamburg 1956 (zuerst Madrid 1930), S. 7 f.

Ein Eisenbahnplakat der Strecke Paris–Alger

Abbildung 9
Die kommunikative Infrastruktur des transmediterranen Körpers der Nation.

Quelle
Historische Eisenbahnplakate 2011, hg. von Edition Maritim, Düsseldorf 2010, Bl. 8/2011.

Das Plakat der Eisenbahngesellschaft Paris–Lyon–Marseille drückt ein französisches Weltbild aus, das nicht zuletzt auch in der Historiographie seinen Niederschlag gefunden hat. Fernand Braudels Habilitationsschrift *La Méditerranée* von 1949[8] hat zwar den Mittelmeerraum im Zeitalter Philipps II. zum Thema, wäre aber ohne die hier ins Bild gesetzte Mentalität einer Zentralstellung des Mittelmeers als sozial-politischem Kommunikationsraum gar nicht denkbar. Frankreichs Geschichte partizipiert seit jeher an beiden maritimen Großräumen: dem mittelmeerischen und dem atlantischen. Und die französische Zeitgeschichte vollzog den endgültigen Wandel von der Zentralität des Mittelmeers zu der des Atlantik schmerzhaft und spät im Kolonialkrieg um Algerien zwischen 1954 und 1962. Nach den Niederlanden in Indonesien Ende der 40er Jahre und Großbritannien in der Suez-Krise von 1956 musste

8 Fernand Braudel, La Méditerranée et le monde méditeranéen à l'epoque de Philippe II, Paris 1949; dt. u a.: Das Mittelmeer und die mediterrane Welt in der Epoche Philipps II., Frankfurt am Main 1990 , 3 Bde.

nun auch Frankreich die Erfahrung machen, dass die Zeit der kolonialen Selbstentfaltung und der sich darin artikulierenden europäischen Suprematie endgültig vorbei war. Warum dies so schwer zu akzeptieren war, lässt dieses Plakat erahnen. Die Beziehungen zwischen Mutterland und afrikanischen Kolonien befanden sich im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts ja längst nicht mehr auf dem Niveau von Rudyard Kiplings ‚The white man's burden' aus dem Jahr 1899. Die volle Suggestivität moderner groß industrieller Schiff-Schiene-Verkehrsinfrastruktur findet hier ein exemplarisches und eben: hochmodernes Anwendungsfeld. Es geht nicht mehr um die gewagten Reisen einiger Abenteurer und weniger Regierungsbeauftragter, sondern um die Alltäglichkeit der sozialen Kommunikation mit den Überseegebieten, die eben deshalb zur *imagined community* der Grande Nation gehören. Selten habe ich irgendwo ein so überzeugendes Beispiel für Benedict Andersons Argumentation gesehen, der in der ‚Erfindung der Nation' auf die logo-isierte Landkarte als Grundlage der Vorstellung von der Nation ausführlich eingeht:[9] Im Vordergrund sehen wir die Linienführung der französischen sowie nordafrikanischen Mittelmeerküste, verbunden durch die Schiffslinien in die Häfen Algeriens und Tunesiens und in Fortsetzung der P.L.M.-Starstrecke aus Paris, aber auch anderer französischer und europäischer Eisenbahnverbindungen aus Strasssbourg, Genf, Mailand und Turin. Im Hintergrund geht eine Schnellzugdampflok in einen Geschwindigkeitsvektor über, unter und parallel zu dem ein Passagierschiff, gesehen aus tiefer Untersicht, die Wogen des Mittelmeers teilt. Die Herrschaft des Weißen Mannes ist in eine weltweite Herrschaft der industriellen Moderne übersetzt worden. Es sind nicht mehr große Schiffe mit weißen Segeln, sondern die Alltagstechnologien seiner großindustriellen Leistungsfähigkeit, welche seinen Anspruch auf Weltgeltung repräsentieren und sich hier wie einen Schatten über Land und Meer legen. Frei von Aggression und einem Alltagsbewusstsein selbstverständlicher kultureller Überlegenheit ist das wahrlich nicht. Aber man darf im Sinne Andersons nie vergessen, dass Schiffe und Züge in zwei Richtungen verkehren: dass der Anschluss an das Verkehrsnetz die soziale Kommunikation von Waren, Ideen und Personen innerhalb ein- und desselben nationalen Raums für alle ermöglicht, so unterschiedlich seine Bewohner auch sein mögen. Und darin liegt der Beitrag der „80 trains par jour" der P.L.M.: von ihnen führt ein ziemlich gerader Weg zur algerischen Unabhängigkeit.

9 Benedict Anderson, Die Erfindung der Nation. Zur Geschichte eines folgenreichen Konzepts, Berlin 1998 (zuerst engl. u. d. T. Imagined communities, London 1983), S. 148-151; Rolf-Ulrich Kunze, Nation und Nationalismus, Darmstadt 2005, S. 74-79.

Pissarros Boulevard Montmartre, Afternoon, Rainy Day, 1897

Pissarro hat Ansichten von Paris gemalt – Pont Neuf, Pont Royal, die Seine von allen Ufern, den Louvre –, die sich als so prägend erwiesen, dass man manche späteren Paris-

Abbildung 10 Camille Pissarro, Boulevard Montmartre, Afternoon, Rainy Day, 1897, Detail: linke Boulevardseite

Quelle Anna Maria Mascheroni (Ed.), Pissarro, Milano 1988, Abb. 31.

Postkarten nur als mehr oder weniger gut nachfotographiert ansehen kann. Sein ‚Boulevard Montmartre, Afternoon, Rainy Day' von 1897 gehört dazu. Bilder wie dieses haben dazu beigetragen, eine Idealvorstellung von Paris in der Vorstellung selbst derjenigen zu etablieren, die noch nie dort waren: symmetrische Hausmannsche Fassaden

Abbildung 11 Camille Pissarro, Boulevard Montmartre, Afternoon, Rainy Day, 1897, Detail: rechte Boulevardseite.

Quelle Ebd., Abb. 38.

in Zentralperspektive mit bodentiefen Fenstern, gaubenreichen Mansarddächern aus Blech, darüber Wälder dünner Schornsteine, zu den auf beiden Seiten baumbestandenen Boulevards hin Cafés und Restaurants, alles durchpulst von Menschen in Bewegung. Die schönste Umsetzung dieses Idealtypus fand ich in Bastelbögen aus dünner Pappe, die man im Musée d'Orsay kaufen konnte: Hausmann-Architektur zum Falten und Zusammenkleben ungefähr in H0. Pissarros Blick auf den Boulevard Montmartre hat eine eigenartige Blickhöhe, als ob er von einem der Bäume auf der linken Straßenseite herab gemalt hätte. Der Fluchtpunkt liegt deutlich links von der Bildmitte, wodurch die linke Boulevardseite gestaucht, die rechte vor dem Auge des Betrachters geradezu gedehnt wird. Die so entstehende perspektivische Dynamik zieht einen in das Bild hinein, lässt einen den Verkehr der entgegenkommenden und sich

Abbildung 12 Zum Vergleich: Camille Pissarro, Boulevard Montmartre, Night Effect, 1897.

Quelle Ebd., Abb. 36.

entfernenden Fuhrwerke auf der Straße, den Strom der Passanten und die Flucht der Fensterzeilen bis zum blassgrauen Himmel verfolgen: hin auf der einen, zurück auf der anderen Seite. Der Regen verwischt die Konturen, das Charakteristische ist nicht mehr das Einzelne, sondern das Bewegungsbild des Ganzen. Schon in einer mittleren Betrachtungstiefe verwandeln sich die Fußgänger in Muster, nur noch an ihren nassen Schirmen vage erkennbar. Die Äste der Bäume und die ansonsten doch so betont klaren Strukturen der Fassaden gehen ineinander über, auf der linken Boulevardseite wirkt das fast schon abstrakt. Es liegt viel Abstrahierbares in diesem Gemälde. Die exemplarische Stadt der Moderne in der Epoche der politisch-industriellen Doppelrevolution – Paris, die Hauptstadt des 19. Jahrhunderts – ist eine sich selbst steuernde, komplexe Maschine, deren Produkt Bewegung ist. Das Wetter spielt dabei keine Rolle mehr, es führt nur zu geringerer oder höherer Regenschirmhäufigkeit. Die Ziele, Motive und Intentionen all derer, die hier in Bewegung gezeigt werden, sind in ihrer Pluralität und Widersprüchlichkeit unbegrenzt und finden doch gemeinsam zur gleichen Zeit statt: verteilt auf die verschiedensten sozialen Rollen vom Flaneur über den Fuhrmann bis zur Concierge und zum Geschäftsmann, teilweise demselben Richtungsvektor folgend, manchmal aber auch gerade nicht. Die große, multifunktionale Stadt als Mobilitäts- und Kommunikationsaggregat höherer Ordnung bietet dafür die Bühne. Und deren Aufbau und Format ist so bestimmend für das gespielte Stück, dass Boulevard Montmartre und Himmel sich in etwa entsprechende Dreiecke bilden: keine geringe Anmaßung, aber Ausdruck des Selbst- und Sekuritätsbewusstseins einer Zeit, für die Fortschritt eine positive Grunderfahrung von fast schon naturgesetzlicher Qualität innerhalb der eigenen Lebenszeit geworden ist. Der Regen mit seinem farbenlösenden Effekt ist dabei eine Stimmung, eine Impression. Nur wenige Jahre später werden hier Automobile verkehren und wird auch der Himmel über Paris belebt sein: das beschleunigt die Dynamik des Bewegungsbilds nochmals und führt bei Regen zu anderen Lichteffekten. Dennoch findet es in demselben Rahmen und als Fortsetzung derselben Narratio von der europäischen Moderne in ihrem urbanen Brennpunkt statt, der Pissarro in seinem Bild einen Erinnerungsort geschaffen hat.

Pissarros Effect of Snow near Pontoise

Pissarros Öl-auf-Leinwand-Landschaftsstück aus dem Jahr 1879, das sich in schweizerischem Privatbesitz befindet, spielt nicht mit pointilistischen Effekten. Was wir sehen, erscheint zunächst banal. Der Blick fällt auf eine Gruppe mit Kopfweiden an einem Gewässer, davor und dahinter verschneites Gelände, in der rechten Bildmitte eine Reihe von Pappeln. Geteilt wird die Ansicht durch ein lang hingestrecktes Ensemble von Fabrikgebäuden mit Schornsteinen. Der Himmel darüber ist milchig

verschwommen, nur hier und da bricht zaghaft etwas Blau hindurch, ziemlich genau so, wie sich die braunen Erdtöne unter der dünnen Schneedecke bemerkbar machen: es ist kein kontinental-, sondern ein westeuropäischer Winter. Der Frost kann nicht allzu streng sein, denn die spezifische helle Diesigkeit des atlantischen Nordostfrankreich ist durch ihn nicht geklärt: die Dinge haben keine scharfen Grenzen. Der schadhafte Schneeüberzug verstärkt den Effekt der unreinen Spiegelung des Himmels in der Landschaft und gibt dem Dargestellten Tiefe. Im Wasser spiegeln sich die unförmigen, beschnittenen Weiden. Ihre Ungestaltheit passt nicht zu der gerade Reihe von schmalen Pappeln, die an einer Alle und auf dem dammartigen Ufer des Tümpels stehen. Das Experiment lohnt sich, einen Betrachtungswinkel zu suchen, aus dem es gelingt, die in ihrer genauen Funktionalität undefinierbare Fabrik nicht im Blick zu haben: das wird nicht gelingen. Immer wieder taucht ein Gebäudeteil hinter den Bäumen auf, so z. B. ein Giebel im Dunst hinter den Pappeln. Wie auch in seinem Bild ‚Île de Lacroix, Rouen' von 1888 lässt Pissarro Bäume und industrielle Architektur ineinander übergehen, so dass die Natur wie ein technisches Artefakt erscheint: im Bildvordergrund die alte Welt der Weiden, dahinter die Verwechselbarkeit von Natur und Industrie. Aber ist das so? In beiden Bildbereichen steht die Fabrik im Mittelpunkt. Sie ist so zentral, dass wir sie nicht wegdenken können. Sehen wir also einen bewusst gemachten Gegensatz von Alt und Modern, das Naturidyll vorn, die industrielle Gegenwart des Jahres 1879 hinten? Ich meine nicht. Das Ganze ist ein Industriebild und daher ein Kommentar zum Verhältnis von Natur und industrieller Welt, bei dem längst entschieden ist, wohin sich die hier dargestellte Welt entwickelt. Was also sehen wir? Große Fabriken stehen gern am Wasser und sie müssen verkehrstechnisch angeschlossen sein. Beides ist hier erkennbar, auch wenn sich auf der Allee in Richtung auf die Fabrik nur ein undeutliches Gespann bewegt. Am linken mittleren Bildrand könnte sich ein Zug auf dem Weg zu dem Komplex sein, aber ob wir seine Rauchwolke oder das Geäst eines kahlen Baumes in der Ferne sehen, bleibt undeutlich. Auch wenn man nicht retro-alarmistisch überall Belege für Umweltkatastrophen und industriekapitalistische Sünden der Vergangenheit wittern muss, ist doch die aus der Betrachtung resultierende Frage statthaft, woher das Wasser seine eigentümliche, golden-metallisch-ölige Farbe hat. Sie kann nicht allein eine Spiegelung der Äste von Weiden und Pappeln sein, und der Himmel über Pontoise ist blassweiss. Selbst wenn es der Schlamm unter flachem Wasser wäre, bliebe seine Konsistenz beunruhigend. So vieles erscheint ungeklärt, je länger man hinsieht, und darin liegt eine Brutalität der genauen Darstellung, die zeigt, zu welchem gesteigerten Realismus das impressionistische Malen gut sein kann. Pissarro zeigt hier die eigenzeitliche Ästhetik der allbeherrschenden industriellen Welt, dergegenüber die Natur nicht einmal mehr eigenständiger Bildgegenstand, sondern Beigabe, integrierter Ressourcenspender, Hintergrund im allgemeinen Sinn, ist. Ob das in kritischer oder affirmativer oder sonstiger Absicht gemalt wurde, ist recht ir-

relevant. Es kann uns zeigen, wie es eigentlich gewesen ist, bei Pontoise, 1879, das für die Entwicklung der modernen Malerei in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts u. a. durch Pissarro, Van Gogh und Cézanne eine so herausragende Bedeutung hatte, dass man den Quellenwert auch als textorientierter Historiker nicht ignorieren sollte.

Abbildung 13 Camille Pissarro, Effect of Snow near Pontoise, 1879.

Quelle Anna Maria Mascheroni (Ed.), Pissarro, Milano 1988, Abb. 27.

Pissarros Île Lacroix, Rouen

1888 malte Camille Pissarro ein Industrielandschaftsstück, das für mich nicht weniger als William Turners viel berühmteres Eisenbahnbild ‚Rain, Steam, Speed' von 1844 (National Gallery London) das technotopische Aufgehen von Technik in der Welt darstellt. ‚Île Lacroix, Rouen' hängt im Philadelphia Museum of Modern Art[10] und gehört in Pissarros pointilistische, u. a. unter dem Einfluss von Georges Seurat stehende Phase Ende der 1880er Jahre. Dichter Nebel liegt über Rouen, und der Betrachter

Abbildung 14 Camille Pissarro, Île Lacroix, Rouen, 1888, Philadelphia Museum of Modern Art.

Quelle Anna Maria Mascheroni (Ed.), Pissarro, Milano 1988, Abb. 29.

10 Quelle: http://www.philamuseum.org/collections/permanent/101742.html [28.3.2012].

braucht eine Weile, um ihn zu durchdringen und aus den verschwimmenden Konturen schlau zu werden. Der Horizont in der Bildmitte über dem Wasser ist nur zu ahnen. Von rechts schiebt sich ein Fabrikgebäude in die Seine: Hallen mit erahnbar langen Dächern, hinter denen ein bildbestimmender Schornstein auftaucht, dessen Rauch sich im Nebel verliert. Ihm korrespondieren die kleineren Schornsteine von Dampfschleppern auf dem Fluss, der sie, vielfach gebrochen durch den Dunst, spiegelt. Das gilt auch für die Pappeln am linken Bildrand und Ufer, die auf den ersten Blick für industrielle Infrastruktur gehalten werden könnten. Die größte, besonders dünne Pappel ist keine, sondern der Mast eines Schiffes, das in der Bildecke unten links am Ufer liegt, an Deck zwei Leute von der Besatzung. Leicht unterhalb der Bildmitte bewegt sich ein Kahn im Fluss, in welche Richtung, ist nicht erkennbar. Ein größerer Gegensatz als zu Turners gewaltiger maschineller Aggression, die in ihrer Dynamik und mit der Macht des Unwetters den Betrachter geradezu anspringt, ist kaum denkbar. In Pissarros Île Lacroix geht es gedämpfter zu, aber keineswegs idyllisch. Was wir sehen, ist keine Naturstudie, auch kein Landschaftsbild mit Elementen von Industrie, sondern ein komplettes Technotop. Vom Flussverlauf über die diversen Schiffe bis zur Fabrik ist alles auf die Industrie und ihren Rhythmus bezogen, und das geht so weit, dass man im Nebel die sporadischen Reste von Natur für technische Anlagenbestandteile halten kann. Auch im verschleiernden, die Realität mildernden

Abbildung 15 William Turner, Rain, Steam and Speed, 1844.

Quelle http://www.nationalgallery.org.uk/upload/img/turner-rain-steam-speed--great-western-railway-NG538-fm.jpg [3.4.2012].

Abbildung 16 Nelson's Column, London, während der Smog-Katastrophe vom Dezember 1952.

Quelle http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/02/Nelson's_Column_during_the_Great_Smog_of_1952.jpg [9.4.2014].

Nebel verschwinden die scharfen Gegensätze des Horizontalen und des Vertikalen nicht, weil sie Teil einer durch und durch technischen Welt sind, die hier in ihrer Eigenwürde und nicht im sozialen Bezug zu ihren Schöpfern oder Opfern gezeigt wird. Schließlich der Nebel selbst: Ist auch er am Ende ein Produkt nicht nur der hier ausschnitthaft zu sehenden Fabrik, sondern auch aller anderen, die man dazudenken muss? Das wäre dann kein Nebel, sondern Smog. Pissarros Tupftechnik lässt diese Frage wie so vieles in diesem Bild in der Schwebe. Wo die Rauchfahne des Schornsteins endet, ist kaum zu sagen. Jedenfalls ist über der Seine und in der Luft genügend Schwarzbraun, um sich den Geruch der Szene einigermaßen vorstellen zu können. Karl Marx hätte aus ganz anderen Gründen an dieser Darstellung wohl wenig Freude gehabt. Ihm ging es um die radikale Transparenz der sozialen Mechanismen einer modernen industriellen Welt, die bei Pissarro als ein Phänomen erscheint, das zur allumfassenden zweiten Natur des Menschen geworden ist, wie auch immer der Besitz an den Produktionsmitteln sortiert sein mag. Die Natur hat keinerlei Ei-

genwürde mehr: die Seine ist ein uncharakteristischer Befahrstoff für Schiffe, kaum zwanzig Jahre später hätte Pissarro Flugzeuge in den Himmel als Symbole seiner Beherrschung setzen können. In diesem Verschwimmen von Landschaft und Industrie liegt eine erhebliche antiromantische Provokation: nichts ist mehr außerindustriell, nicht einmal der Nebel. Bei Turner kämpft die Maschine, halbwegs gebändigt vom Menschen, noch mit der Natur, bei Pissarro ist der Kampf schon längst entschieden.

Pissarros Place du Théatre Français

Mit der rasant zunehmenden Industrialisierung und Urbanisierung im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts etabliert sich in der Malerei ein Genre, das auf exemplarische Weise modern ist: das Verkehrsbild. Pissarro hatte daran durch seine Darstellungen von Paris wesentlichen Anteil. 1898 malte er ‚Place du Théatre Français',

Abbildung 17 Camille Pissarro, Place du Théatre Français.

Quelle Anna Maria Mascheroni (Ed.), Pissarro, Milano 1988, Abb. 37.

genau genommen eigentlich die Avenue de l'Opéra, auf deren bombastische Pompfassade im Hintergrund der Blick fällt. Die lange Fassadenfront gibt der Ansicht Tiefe. Auf Google Earth haben Paris-Touristen ihre Schnappschüsse ebendieser Perspektive in einer Dichte auf dem steuerbaren Luftbild der Innenstadt hinterlegt, dass man sich in Abständen von zwanzig Metern auf die Opéra Garnier zubewegen und an Details von Hausmanns Formensprache erfreuen kann. Pissarro zeigt eine Möblierung des hochrepräsentativen Stadtraums, die der Boulevard- und Avenuenfläche noch eine andere Bedeutung gibt, als bereits wenige Jahre später durch das aufkommende Automobil haben wird. Der Verkehrsraum ist noch verkehrsformendemokratisch und daher kaum differenziert. Passanten, Fuhrwerke und Reiter bewegen sich neben- und durcheinander und ungesteuert: gerade daraus ergibt sich das Bewegungsbild des Platzes und der Avenue. Auch das Stehenbleiben mitten auf der Straße, verhaftet im Gespräch oder beeindruckt von einer bestimmten Perspektive, ist noch möglich, ja gehört sogar entscheidend zur Wahrnehmung des komponierten Stadtbilds dazu: als Flaneurperspektive. Mit dem Automobil wird man nicht mehr flanieren können. Es beschleunigt die Wahrnehmung radikal. Die Strecke zwischen Platz und Oper ist für den Fußgänger ein ordentliches Stück zu laufen. Aus der Autofahrerperspektive ist das keine Entfernung mehr, er kann sehr schnell merken, wie überschaubar der Stadtraum von Paris ist, dass Palais Royal und Louvre nur ein paar Blocks weiterliegen – denn interessanterweise ist das Paris Hausmanns sehr autofahrerfreundlich aufgebaut und dieser Herausforderung wesentlich besser gewachsen als die meisten anderen großen alten Städte Europas. In deutschen Großstädten wie Hamburg und Köln – nicht so sehr im axial angelegten Berlin – schafft

Abbildung 18 Postkarte, um den Ersten Weltkrieg.

Quelle http://vieux-papiers.over-blog.com/16-categorie-11136824.html [9.4.2014].

Abbildung 19 Zwar nicht Place du Théatre Français oder Avenue de l'Opéra, aber immerhin Rive gauche, 1958, automobil-, d. h.: Citroën-zentral.

Quelle Immo Mikloweit, Citroen Personenwagen seit 1919, Stuttgart 2000, S. 114.

erst der Bombenkrieg des 20. Jahrhunderts die Voraussetzungen dafür. Allerdings verändert sich dadurch die Bedeutung der Plätze. Sie werden Kreuzungen nicht mehr nur von Sichtachsen, sondern von steuerungsbedürftigen Mehrebenen-Verkehrsströmen, bei denen der fließende vom ruhenden, der stärkere und schnellere vom schwächeren und langsameren Verkehr durch Inseln, Zeichen und Fahrbahnen schließlich auch baulich getrennt werden muss. Glücklicherweise gibt die Breite der Boulevards und Avenuen dies her. Stehende Betrachter auf den befahrenen Flächen sind dann allerdings nicht mehr möglich, und auch das kann man auf den aktuellen Bildern bei Google Earth gut erkennen: sie sind Fußgänger- oder Autofahrerblicke auf die Sehenswürdigkeiten. Eine Postkarte aus der Zeit um den Ersten Weltkrieg, die sich in der Perspektive von Pissarros Bild nur darin unterscheidet, dass die Oper im Hintergrund in die Bildmitte gerückt ist, zeigt die Veränderung durch den motorisierten Verkehr. Die Fußgänger werden zu Erscheinungen zwischen dem Autoverkehr, der Verkehrsraum wirkt hierarchisierter. Das findet übrigens auch seine Entsprechung in der Luft: von den frühen Fliegern, die Paris von oben nachzuvollziehen beginnen bis zu den Konsensstreifen der Mirage-Jets am 14. Juli.

Pissarros The Road to Rocquencourt, 1871

Pissarro wusste, als er dieses Bild malte, dass man zumindest in Frankreich den Ortsnamen Rocquencourt nicht hören kann, ohne an Napoleons letztes Rückzugsgefecht vom 1. Juli 1815 nach der Katastrophe von Waterloo und vor dem endgültigen Ende seiner Herrschaft zu denken. Dies schwingt mit, obwohl die atlantischen Stapelwolken über der großzügigen Straßenlandschaft und den vorherbstlichen Alleebäumen einen ungestört friedlichen Eindruck machen. Hat sich nichts getan seit dem Verschwinden des Grand Empire? 1871 ist ein weiteres, einschneidendes Jahr des Formwandels für die französische Geschichte in ihrer agonalen Verschränkung mit der preußisch-deutschen: und schon wieder eine Straße nach Rocquencourt? So weit weg ist Versailles nicht, wo erst am 18. Januar hochsymbolisch dem gründlich besiegten westlichen Nachbarn vorgeführt wurde, was er von dem neuen Nationalstaat an seiner Ostgrenze zu erwarten hat. Effizient und modern ist der auch,

Abbildung 20 Camille Pissarro, The Road to Rocquencourt, 1871.

Quelle Anna Maria Mascheroni (Ed.), Pissarro, Milano 1988, Abb. 5.

aber auf vollkommen andere Weise. Also sehen wir in eine regressive, idyllisierende landschaftliche Konstruktion zum Trost der gekränkten französischen Seele, scheinbar zeitlos in ihrer Anmutung mit sporadischem Dorfvolk links und rechts der großen Straße, einem unbedeutenden Geschiebe von Funktionsbauten und einer aus der Ferne sich dem Betrachter nähernde Kutsche? Wenn die Geschichte der Grande Nation immer wieder einmal in ein Rocquencourt mündet, was sind dann die bleibenden Werte der ersten Staatsbürgernation auf dem europäischen Kontinent, dem Musterland der Moderne mit einem dezidiert politisch-voluntaristischen Nationsbegriff, den Ernest Renan auf die berühmte Formel gebracht hat: „un plébiscite de tous les jours".[11] Zunächst einmal ist da die Straße selbst. Es ist nicht irgendein Knüppeldamm, sondern die durchdachte kommunikativ-militärisch-infrastrukturelle Grundlage des großen französischen Zentralstaats, ausgebaut von uniformierten Bauingenieuren der École Polytechnique, der ersten technischen Hochschule überhaupt, nach deren Vorbild die Länder Preußen-Deutschlands ihre Technikerschulen, wie die 1825 in Karlsruhe gegründete, ausgerichtet haben. Ihr Netz führt immer in die Hauptstadt und aus der Hauptstadt in die Provinz, die in Frankreich ein landsmannschaftlich und landschaftlich mächtiger Geschichtsfaktor bleibt, aber auf diese Weise teilhat am Schicksal des Ganzen. Das kann im Vormarsch und im Rückzug bestehen, aber dazwischen liegt vieles: Frankreich hat Europa seit 1789 seinen Stempel aufgedrückt, nicht nur Ländergrenzen und sich für historisch legitimiert haltende Herrschaftsformen von der Landkarte gefegt, sondern einen unumkehrbaren Prozess der dynamischen Fundamentalpolitisierung in Gang gesetzt, dessen Ergebnisse nicht immer friedlich, aber in jedem Fall modern waren. Eine Straße kann man immer in zwei Richtungen befahren, und in der französischen Gesellschaft des 19. Jahrhunderts ist jede Richtung ausprobiert und das Politische neu erfunden worden. Pissarros Straße führt zentralperspektivisch auch in die Zukunft, aus der uns bereits Fahrgäste auf dem Gespann genau in der Bildmitte entgegenkommen: war das nicht die Rolle Frankreichs seit der Großen Revolution? Nicht alles verändert sich mit gleicher Geschwindigkeit, nicht jede Szenerie ist eine so eindrucksvolle Kulisse wie ein Pariser Boulevard, aber das Zukunftsversprechen enthält die große französische Republik ebenso wie das autoritär-charismatische Neo-Empire des dritten Napoleon: in dieser ersten europäischen Nation ist sogar die Idylle modern.

11 Ernest Renan, Qu'est-ce que c'est une nation? Paris 1882; ND u. a. Paris 1993; dt. Was ist eine Nation? Und andere politische Schriften, Wien 1995, S. 57.

Pissarros Unlading Wood in Rouen

1896 malt Pissarro eine Szene im Hafen von Rouen, die weder ein traditionelles Seestück im Sinne des Schiffsportraits noch eine Hafen- oder Stadtansicht ist. Er interessiert sich vielmehr für ein unspektakuläres Alltagsgeschehen, das Entladen von Holz von einem Dampfschiff. Die Gliederung des Dargestellten ist auffällig streifenförmig: im Vordergrund das betriebliche Gewimmel auf der Kade, dann der Dampfer mit seinen vielfältigen, auf pointilistische Manier sehr detailliert wiedergegebenen Aufbauten, dahinter die vielbefahrene Seine mit festgemachten Schiffen am gegenüberliegenden

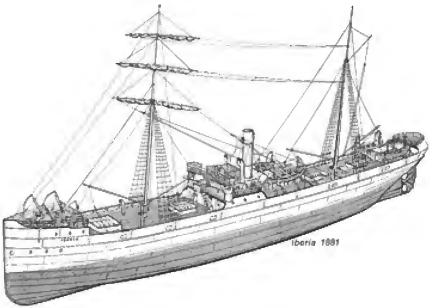
Abbildung 21 Camille Pissarro, Unloading Wood in Rouen, 1896.

Quelle Anna Maria Mascheroni (Ed.), Pissarro, Milano 1988, Abb. 31.

Ufer, ziemlich im Bildmittelpunkt ein riesiges rotes Fabrik- oder Lagergebäude, darüber ein blassgrauer Himmel von mittlerer Zufallswitterung. Die große Zahl der verwehenden Rauchfahnen erinnert an ein Eisenbahnbild, wozu die Architektur des massigen Zweckbaus am anderen Seineufer nicht wenig beiträgt: er könnte auch Bahnhof sein. Man hört die Dampfpfeifen. Das Holzentladen ist noch kein glatter industrieller Fließprozess, sondern erfordert die Zusammenarbeit von Mensch und Maschine. Die Bretter und Balken müssen auf Deck an Seilzügen festgemacht, mit dem Ladebaum ans Kai geschwenkt, dort entgegengenommen und gestapelt werden. Einzelne Latten finden auch zwischen zwei Trägern ihren Weg an Land. Das Personalaufkommen ist erheblich, wobei die Trennlinie zwischen Herumstehen und Auf-Arbeit-Warten schwer zu ziehen ist. Das Dampfschiff ist keine Schönheit von eleganter Linienführung, sondern ein robuster, schon etwas betagter Lastenträger für den Fluss- und küstennahen Verkehr: stumpfer Stahlbug, lange Ladefläche mit Ladebaum, klobiger Schornstein ohne jeden Designanspruch, davor eine offene Brücke, achtern sogar noch ein Segelmast für ein zusätzliches Segel. Dieses Schiff steht am Ende der langen Phase des Übergangs zur voll- und nur-motorisierten Schiffahrt. Es ist gut möglich, dass an der Stelle des Ladebaums ursprünglich sogar ein Hauptsegelmast gestanden hat. Schiffe haben – wie Eisenbahnartefakte – ein langes soziales Leben und werden oft und gern umgebaut. Man kann sich die Schiffsbiographie weiter ins 20. Jahrhundert denken: Ergänzung geschlossener Kabinenaufbauten und einer geschlossenen Brücke mit Steuerhaus, Verschwinden des Hilfssegels, mit Kriegsausbruch 1914 dann Verlegung nach Le Havre und leichte Bewaffnung für den Kanalverkehr der Entente, schließlich Versenkung durch ein deutsches U-Boot. Vielleicht erinnert sogar eine Warn-Tonne an das Wrack irgendwo vor der bretonischen Küste. Ein modernerer Schiffstyp mit Zukunft ist der kleine Dampfschlepper auf der Seine hinter dem Holzfrachter: nicht nur auf Flüssen, sondern vor allem in Überseehäfen, in denen sie den Atlantic-Linergiganten der Titanic-Klasse und anderen Großschiffen zu Mobilität verhelfen. Über die Fluss-Systeme besteht ein mobilitätstechnotopischer Zusammenhang zwischen diesen Schiffs- und Erlebniskategorien, die um 1900[12] zum Gesamteindruck enormer Mobilitätsdynamik keineswegs allein bei den Avantgardeformen der Fliegerei und der Automobilität beitragen: auf Pissarros Bild ist auch nicht zur Dekoration ein einziges echtes Segelschiff zu sehen. Eine gewisse Materialironie hat das Motiv: Ein nicht mehr ganz moderner Flussfrachter liefert Holz, den Grundstoff des Schiffbaus seit seinen Anfängen, der gern vergessen wird. Wie groß der Holzanteil an dem Dampfschiff selbst ist, würde Erstaunen erwecken. Ganz offensichtlich: Rouens Zukunft liegt auf und am Wasser. Die backsteinrote Fabrik hat damit zu tun, sie ist ja auch groß genug. Allerdings ähnelt sie einem Gefängnisbau, und das gehört auch zur industriellen Moderne.

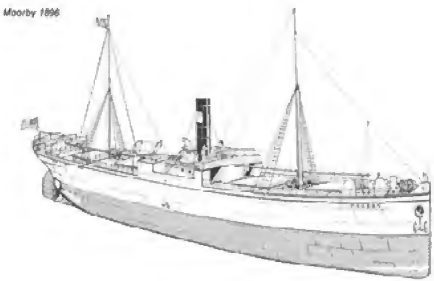
12 Eindrucksvoll dazu Philipp Blom, The Vertigo years: change and culure in the West, 1900–1914, London 2008.

Abbildung 22 1881, Maschinenschiff mit Hilfssegel.



Quelle Brian Benson, Schiffe, Wiesbaden 1972 (zuerst London 1971), S. 24.

Abbildung 23 1896, 2.606-Tonnen-Dampfschiff, ohne Hilfssegel.



Quelle Ebd., S. 25.

In der Sowjetunion

Dimitrij Bulanow, 5 in 4

1931 erschien das Plakat „5 in 4. Helfen wir durch Akkordarbeit der Transportkooperative den Transportplan zu erfüllen" von Dimitrij Bulanow. Im Bildmittelpunkt zieht ein Zyklus von montierten Fotos die Aufmerksamkeit an. Er zeigt Szenen aus dem Eisenbahneralltag, die suggestiv in einem Kreislauf angeordnet sind: oben ein Zug mit Großlokomotive auf der Strecke, rechts und links davon Wartungsarbeiten im Bahnbetriebswerk und am Signal, unten eine Werkstatt, eine Kantine und ein Warenlager. Der Plan bindet diese soziotechnischen Bereiche zu einem sinnvollen Ganzen zusammen. Der Appell zu seiner Erfüllung durch Leistungs- und Effizienzsteigerung im eigenen Bereich tritt als roter Schriftzug und gliederndes Element aus dem Hintergrund in den Vordergrund, seinem Postulat suggestiv Realität verleihend. Die rot-gelb-schwarzweiße Schrift-Bild-Collage hat Hingucker-Effekt, und das liegt neben der Signalfarbigkeit auch daran, dass die Komposition eine abstrakte Variation des zur Eisenbahn gehörenden Symbols des geflügelten Rads[1] darstellt: nur dass hier nicht der mythologische Bezug Flügel verleiht, sondern der planmäßige Aufbau des Sozialismus. Bulanows Propagandaplakat will durch Identitätsstiftung motivieren, indem es die Teilhabe des Einzelnen an einem komplexen großtechnischen Prozess, dem Transportsystem, in Form exemplarischer Verantwortungsbereiche zeigt. Verantwortung wahrnehmen und Stolz empfinden soll nicht das Kollektiv, sondern der Einzelne, der es trägt. Eine ideologiekritische Interpretation wird sich genau hier an der totalitären Inszenierung des Kollektivs festbeißen, das gar nicht der Adressat ist. Bulanows Plakat funktioniert eben nicht nach dem cultural code von ‚Du bist nichts, Dein Volk ist alles'. Angesprochen wird die Faszination des Individuums, das sich in die Verantwortung für das Ganze nehmen lässt, indem es seine soziale Rolle bestmöglich ausfüllt. Wer darin Kollektivismus erkennt, wird auch im New Deal viel Kollektivistisches erkennen und übersieht zudem, dass Bulanows Propaganda auf ganz idealistische Weise an die individuelle Motivationsbereitschaft appelliert – nicht anders als die Plakate des New Deal, nur sehr viel moderner im Approach. Das relativiert in keiner Weise die Tatsachen, zu denen u. a der Einsatz von GULAG-Arbeitern gerade im Transportsystem und der hochtotalitäre Charakter der

1 Das Flügelrad gehört bei Dolf Sternberger zu den Kernmetaphern der Industrialisierung: Dolf Sternberger, Panorama oder Ansichten vom 19. Jahrhundert (1938), Frankfurt am Main 1974 u. ö., S. 27-33.

zu Beginn der 30er Jahre anlaufenden stalinschen Gewaltindustrialisierung gehört.[2] Das Eigenartige am sowjetischen Pfad in die industrielle Moderne ist das Nebeneinander von Idealismus und Gewalt, von avantgardistischer künstlerischer Bemühung und atavistischer Unterdrückung in schlimmster Form. So modern wie Bulanow konnte und musste die nationalsozialistische Propaganda für die Ziele von Hitlers Weltanschauung und Hitlers Staat nicht sein. Zu ihr passte nicht der provozierende Bruch mit Sehgewohnheiten und der Gesichtspunkt einer ästhetischen Erziehung zur Moderne. Auch ein Vergleich mit den Plakaten und Symbolen der National Recovery Agency aus der New Deal-Zeit Präsident Franklin Roosevelts zeigt, wie weit die Sowjetunion in den 20er und 30er Jahre in ihrer pro-industriellen Propaganda vorausgegangen war: Die großtechnische Welt ihrer Plakate blieb immer moderner als die industrielle Wirklichkeit. Die Bedeutung von Plakaten wie denen Bulanows für die Etablierung bestimmter logo-artiger Symbole der industriellen Moderne des 20. Jahrhunderts ist kaum zu überschätzen.

Abbildung 1
Dimitij Bulanow, 5 in 4.
Helfen wir durch Akkordarbeit der Transportarbeiterkooperative, den Transportplan zu erfüllen, 1931.

Quelle
Die große Utopie. Die russische Avantgarde 1915–1932, hg. v. Bettina-Martine Wolter, Bernhart Schwenk, Frankfurt am Main 1992, Abb. 446.

2 Vgl. Manfred Hildermeier, Geschichte der Sowjetunion, 1917–1991 Entstehung und Niedergang des ersten sozialistischen Staates, München 1998 u. ö., S. 367-585.

Abbildung 2 Logo der Tennessee Valley Authority TVA, dem Kernprojekt des New Deal, 30er Jahre.

Quelle http://newdeal.feri.org/tva/images/tvacolor.gif [27.4.2011].

Dolgorukows „Transportarbeiter! …“

Gäbe es – abgesehen von Großbahnhöfen wie NYC Grand Central – einen zentralen Sakralort des Eisenbahnbaus, dann wäre Nikolaj Dolgorukows Plakat „Transportarbeiter! Bewaffnet mit dem Wissen der Technologie, Kampf für den Wiederaufbau unseres Transportsystems“ aus dem Jahr 1931 das Altarbild. Die Collage bündelt alle Bekenntniselemente der vollentwickelten bis späten Eisenbahnreligion des 20. Jahrhunderts: Leitartefakt- und System-Faszination, Historisierbarkeit und Utopietauglichkeit, Spiritualität des fahrbar gemachten Leitmaterials der Moderne: Stahl, die unbezwingbare Macht der Expertise in der Beherrschung einer reifen Technologie, Symbolik des großanlagen- und hochindustriellen und gerade darin exemplarisch staatssozialistischen Charakters. Drei Bildbereiche Entwurf, Produktion und Eisenbahnbetrieb werden durch einen bei der Arbeit fotographierten Konstrukteur

Abbildung 3 Grand Central Terminal, New York City, 1913: Blick in die Eisenbahn-Kathedrale.

Quelle http://upload.wikimedia.org/wikipedia/de/b/b1/Grandcentralterminal.jpg [27.4.2011].

von antikisierendem und militärischem Gepräge machtvoll zusammengezwungen, dessen gezeichneter roter Arm einen Zirkel in der Aufrisszeichnung einer Dampfloksteuerung führt: auch er ein ‚Transportarbeiter‘ – aber was schwingt in dieser

Abbildung 4 Nilolaj Dolgorukow, Transportarbeiter! Bewaffnet mit dem Wissen der Technologie, Kampf für den Wiederaufbau des Transportsystems, 1931.

Quelle Die große Utopie. Die russische Avantgarde 1915–1932, hg. v. Bettina-Martine Wolter, Bernhart Schwenk, Frankfurt am Main 1992, Abb. 428.

Bezeichnung alles mit! Die Ästhetik der technischen Spezialzeichnung wird hier ganz bewusst als Stilelement eingesetzt. Es kommt nicht darauf an, ob der Betrachter versteht, welche Funktionalität im Antrieb sowie Querschnitt einer Lok unten rechts und links dargestellt wird, es geht um die Suggestion von vollständiger Beherrschbarkeit und absoluter Planungsautorität: die wesentlichen Linien der Zeichnung sind daher auch rot – ein Gestaltungsdetail, das in allen Teilen des Plakats Verwendung findet. Die Eisenbahntechnik ist der Inbegriff hochindustrieller sozialistischer Produktion: vom Detail zum Querschnitt, in die Fertigung und auf die Strecke in eine bessere Zukunft. Die Produktionshalle im oberen Bildteil mit ihrer grazilen Stahlgitterkonstruktion ähnelt nicht zufällig einer großen Bahnhofshalle. Im Hintergrund wird eine riesige Stahlpresse betrieben, im Vordergrund eine mächtige 1' E' 1'-Güterzuglokomotive von einem roten Riesenkran bewegt: auch sie nicht gezeichnet, sondern ein eingearbeitetes Foto und daher ein wenig wir eine H0-Modell wirkend. Würde es sich nicht um eine Maschine für die russische Großspur handeln, wäre dieser Loktyp ohne weiteres zeitgleich bei der Pennsylvania Railroad, der zu diesem Zeitpunkt größten Eisenbahngesellschaft der USA, einsetzbar gewesen. Ihre Formensprache steht nicht für den mittel- und westeuropäischen Weg des Lokomotivbaus, sondern für die in vielerlei Hinsicht im Ergebnis ähnlichen amerikanischen und sowjetischen Pfade: robust, langstreckentauglich, groß. Im Design lässt sie wesentlich mehr sichtbare unverkleidete Funktionalität zu als das gerade beim Reichsbahnstil der Fall ist und verzichtet auf raffinierte Optimierungen wie Windleitbleche: ein T34 für die Schiene. Der mittlere Bildabschnitt gibt wie auf einer Modellbahnpackung, die der Phantasie all das zur panoramistischen Ergänzung anbieten muss, was die Schachtel gar nicht enthalten kann, den Blick auf den Einsatz der auf diese Weise entstandenen Königsprodukte der sozialistischen Mobilität frei: ganz oben der prestigeträchtige Fernzug, bestehend aus sechsachsigen (!) Fernzugwaggons, geführt von einer eleganten 1' E 3'-Schnellzuglok mit gewaltigem Schlepptender. Darunter ein Güterzug hinter einer Großlokomotive, die konstruktiv von der Schnellzuglok kaum zu unterscheiden ist: In der späten Reife der Eisenbahntechnik sind die Leistungsdimensionen so groß, dass der traditionelle Unterschied zwischen den Verwendungszwecken verwischt. Die achtachsigen (!) Güterwaggons sieht man unter einer gigantischen – roten – Kranbrücke auf einem Abstellgleis: auch hier ist nicht ganz klar, ob sich um riesenhafte offene Güterwagen oder ins Megalomane gewachsene Box Cars handelt. Ganz im Vordergrund sind hinter einem Portalkran mit – rotem – Ausleger avantgardistische Schüttgut-Vierachser zu sehen, gedacht für den Transport des unerschöpflichen Rohstoffreichtums der Union der sozialistischen Sowjetrepubliken in die Zentren der industriellen Produktion. Wer möchte da nicht Transportarbeiter sein oder wenigstens einen Ausschnitt des hier Gefeierten in H0 nachbauen, um teilzuhaben?

Abbildung 5 Carl G. Evers, Werbeplakat für die Pennsylvania Railroad mit der neuen Duplex-Schnellzuglokomotive der T1-Klasse, zwischen 1942 und 1945.

Quelle http://www.fulltable.com/vts/aoi/e/evers/e12.jpg [27.4.2011].

Abbildung 6 PIKO-Modellbahnpackung, 70er Jahre.

Quelle Privat.

Ein sowjetischer Schal aus dem Jahr 1927

Textilien sind seit jeher auch Träger von Botschaften: fremdbestimmte und selbstgewählte Uniformen. Paul Fussell brachte den Identitätskonstruktivismus vermittels Bekleidung auf die treffende Formel *why we are what we wear*.[3] Dieser sowjetische Schal, entstanden zehn Jahre nach der Oktoberrevolution und bereits ein Zeugnis ihrer sowjetgeschichtlichen Historisierung, ist ein Sinnvermittler besonderer Art, der nicht in seiner Propagandafunktion aufgeht. Erstens nicht, weil er die sowjetische Antwort auf den Luxusartikel des Hermès-Seidenschals mit Pferdemotiven von allerhöchster Vorzeigereichweite darstellt. Zweitens nicht, weil die propagandistische Deutungsanleitung ‚Die Industrialisierung ist der Leninsche Weg zum Kommunismus C.C.C.P. 1917 1927' nur dann vollständig lesbar sein dürfte, wenn man den Schal

Abbildung 7 Anonym, Schal mit Aufschrift ‚Die Industrialisierung ist der Leninsche Weg zum Kommunismus C.C.C.P. 1917 1927', 1927.

Quelle Die große Utopie. Die russische Avantgarde 1915–1932, hg. v. Bettina-Martine Wolter, Bernhart Schwenk, Frankfurt am Main 1992, Abb. 558.

3 Paul Fussell, Why we are what we wear, New York 2002.

nicht um den Hals, sondern tischtuch- oder fahnenartig auslegt. Spruchbannerhaft schwarz auf weiß in rotem Grund bildet der Text das Fundament der bildlichen Darstellung. Aus ihm wächst ein Ring von ineinander verschränkten, sich wiederholenden Werkzeugen sowie Zahn- und Antriebsrädern. Hammer und Sichel tauchen auf jeder Bildseite jeweils dreimal als Leitmotiv auf. Sie durchdringen das Gewirr aus Formen. Auf jeder Seite liegt in der Mitte des in den Dienst von Hammer und Sichel gestellten, zurücktretenden Produktionsmittelbergs eine großindustrielle, allerdings im Verhältnis noch ziemlich kleine Fabrikanlage mit diversen, schematisch angedeuteten Produktionsstätten und vielen um die Wette gen Himmel strebenden Schornsteinen. Das Hauptgebäude schiebt sich symbolisch aus einem Rad heraus, das zum Antrieb einer Maschine gehören kann: als komplexe Königsform der industriellen Produktion unter weltanschaulicher Regie zur Realisierung der Zukunft respektive des Kommunismus. Dafür sind erkennbar viel grobes Werkzeug und viel harte Arbeit erforderlich, die sich wie ein Dornenwald zwischen die Mühen der Gegenwart und die Schönheit des Zukünftigen stellt. Die Diktatur des Proletariats ist vor allem eine Diktatur des Werkzeugs. Von der Zukunft ist auch dann etwas zu sehen, wenn man den Schal diagonal faltet: ein lichtblauer Himmel, der nicht von einer Sonne, sondern von riesigen Scheinwerfern vom Boden aus erhellt wird. Das mag rein sachlogisch betrachtet widersprüchlich sein, passt aber zum Tenor der superkonstruktivistischen Bildaussage einer großtechnischen Neuschöpfung der Welt. Der Tag ist kein Naturphänomen mehr, und der Himmel ist weder der Sitz irgendwelcher frömmigkeitsgebietenden Wesenheiten, noch gehört er den Spatzen, sondern der menschengemachten Fliegerei. Flugzeuge beleben ihn als Zeichen seiner vollständigen Eroberung. Sie fliegen in der Bildmitte im Kreis, was in der Gesamtansicht einen Looping-Eindruck erweckt. Das Flugzeug ist das Sinnbild dessen, was kommt: der totale und damit eben totalitäre technische Fortschritt, der von allen Seiten unaufhaltsam voranschreitet, hell aus dem dunklen Vergangnen leuchtet die Zukunft hervor. Im Jahr 1927 ist das noch mehr Absichtserklärung als zehn Jahre später angesichts massiver Entwicklungssprünge in der Stalinschen Industrialisierung, die von der GULAGisierung der Sowjetunion nicht zu trennen ist. Fortschritt ist eben nicht nur Sowjetmacht plus Elektrizität, wie Lenin meinte. Der Stacheldraht gehört immer dazu, auch er ein industrielles Produkt. In der flachen Ansicht ohne Faltung bietet der Schal eine Art ptolemäisches Weltbild: von den allumschließenden Felsengründen der Weltanschauung erhebt sich der Kosmos der wohlgeordneten Arbeit an der Zukunft, von der es keinerlei Plural gibt. Das Drehbuch ist bekannt, die Story liegt fest. Die Perspektive und die Physik des Ganzen stimmen nicht ganz, aber die Dynamik und Motivik um so mehr. Das allerdings auch nur dann, wenn man das Größenwachstum der Großindustrie nicht so konsequent weiterdenkt, dass gar kein Himmel mit Flugzeugen oder technischen Platzhaltern mehr zu sehen ist, sondern nur noch Werkzeug. Das wäre dann kein Weg zum Kommunismus, sondern zum Schrottplatz.

Abbildung 8
Ein Hermès-Seideschal mit Pferdemotiven, Herbstkollektion 2010.

Quelle
http://cgi.ebay.de/ws/eBayISAPI.dll?VISuperSize&item=200740606013 [11.4.2012].

Kluzis ‚Die Entwicklungs des Transportwesens …'

1929 gestaltet Gustav Kluzis die Plakat-Collage ‚Die Entwicklung des Transportwesens …'. Die Dynamik der Anmutung entsteht aus stark betonten Diagonalen, am deutlichsten wird das durch das Foto der grünstichigen Lokfront, die auf den Betrachter zufährt. Die Maschine ist nicht gemacht, um Designpreise einzuwerben: ein stumpfes, brachiales Kraftartefakt im Baustil der Vorkriegs- und Vorrevolutionszeit, reduziert auf das betrieblich absolut Erforderliche. Der rote Stern über der Rauchkammerklappe ist hineingezeichnet, seine a-perspektivische Wirkung wird bewusst in Kauf genommen: Das unterstreicht die Neuheit und Andersartigkeit all dessen, wofür er steht. Er macht selbst aus der schon alten Lok eine Traktionsform der Zukunftsoffenheit. Vier weitere Dampfloks folgen dem Richtungsvektor der großen Maschine unter dem Sowjetstern. Sie führen keine Personen- oder Güterzüge, sondern symbolische Prozentbalken, die das Wachstum des Netzes sowie der Eisenbahntransportleistungen veranschaulichen. Für die Modernisierung des Lokbestandes steht eine durch eine andere Fotofarbigkeit herausgehobene, neue 1' E'. Der weiß-schwarz-rote Schriftzug von oben links nach unten rechts ist eine Gegendiagonale zur Fahrtrichtung der Loks: die Entwicklung des Eisenbahnwesens muss als Transportrevolution erkämpft werden, sie fällt der jungen Sowjetunion nicht in den Schoß. Im unteren Bildvordergrund kann man zwischen den Gleisen sehen, wie das im östlichen Wilden Westen vor sich geht: als Streckenbau in der Steppe. Behelfsmäßig und verloren liegt das Großspurgleis im Nirgendwo, die Telegraphenstangen stehen schon, ein aufsichtshabender Ingenieur blickt aus dem Bild heraus den Betrachter an: ein Kämpfer der Transportarbeit. Eisenbahnbau ist harte Modernisierung, das bekommt der traditionelle Reiter als Symbol für die alte Welt zu spüren.

Abbildung 9 Gustav Kluzis, Die Entwicklung des Transportwesens …, 1929.

Quelle Die große Utopie. Die russische Avantgarde 1915–1932, hg. v. Bettina-Martine Wolter, Bernhart Schwenk, Frankfurt am Main 1992, Abb. 429.

Für seine Lebens- und Mobilitätsform ist in der sowjetischen Moderne kein Platz mehr, aber er wird nicht einfach überrollt, sondern ist Teil der Narratio einer grandiosen Mobilitätsutopie. Die sowjetische Verkehrsinfrastruktur ist als Beweis der ehernen Gesetze des dialektischen und historischen Materialismus unter Führung der Speerspitze des Proletariats im Mutterland aller Werktätigen auch die moderne Fortsetzung aller historischen Mobilitätsformen der Vergangenheit: Kamele in der vormodernen vorkapitalistischen Gesellschaft, Dampfkraft in der Sowjetunion. Inspiriert

Abbildung 10 Werbeplakat zum 100jährigen Bestehen der Pennsylvania Railroad, 1946.

Quelle http://www.decodog.com/inven/rr/rr29265.jpg [28.4.2012].

von solcher selektiven historischen Inklusion konnte es auch im SED-Parteiprogramm von 1976 heißen: „Sie [die SED, d. Verf.] ist die Erbin alles Progressiven in der Geschichte des deutschen Volkes."[4] Damit waren allerdings nicht Mongolen und Reittiere gemeint, sondern Goethe und Friedrich II. Die legitimitätsspendende bildliche Verbindung von Mobilitätswandel und historischen Kontinuitäten ist auch in Selbstdarstellungen amerikanischer Eisenbahngesellschaften im 20. Jahrhundert zu beobachten: Sie zeigen die Infrastruktur- als Teil der Frontier-Geschichte und stellen die Bahn sehr bewusst in die Kontinuität der berittenen Eroberung des Westens. Wie Lenin schon sagte: Kommunismus – das ist sowjetische Kraft, plus Elektrifizierung. Und diese sowjetische Kraft besteht auch in der Umcodierung und Neuausrichtung des historischen Erbes. Im großindustriellen System des Transportwesens zeigt sich das deutlicher als in anderen Modernisierungsbereichen.

Luftaufnahmen von Ignatowitsch

Das Fliegen, industrielle Anlagen und Wolkenkratzer sind um 1930 die mächtigsten Symbole der Moderne. Kombiniert man nun das Fliegen und den Fliegerblick[5] auf Industrielles mit dem Aufbau des Sozialismus in der noch jungen Sowjetunion, dann entsteht ein Sinn-Cluster, der einer verwegenen Perspektive auf die Straßenschluchten New Yorks und Chicagos überlegen sein kann. Den eindrucksvollen, auf perfekt rationalisierter Ausbeutung beruhenden kapitalistischen Hochbauten mag die Gegenwart gehören, aber der sowjetischen industriellen Gesellschaft gehört die Zukunft der Moderne! Dieser chiliastisch-triumphale Zug ist in Boris Ignatowitschs Luftaufnahmen deutlich spürbar. Das erste Bild zeigt ein Sportstadion, aus der Höhe

Abbildung 11 Sport! 1931.

Quelle Die große Utopie. Die russische Avantgarde 1915–1932, hg. v. Bettina-Martine Wolter, Bernhart Schwenk, Frankfurt am Main 1992, Abb. 458.

4 Programm der SED, Berlin (Ost) 1976, S. 5.

5 Vgl. Kurt Möser, Fliegerblick 1914, in: Journal of New Frontiers in Spatial Concepts 1 (2009), S. 99-106; http://ejournal.uvka.de/spatialconcepts/archives/858 [25.6.2012].

fotographiert, dass es wie eine Industrieanlage aussieht, ohne eine zu sein. Die junge Sowjetunion nimmt den Wettbewerb mit den maroden kapitalistischen Systemen sportlich. Im übrigen gehört der Sport zu den Traditionen zumal der deutschen Arbeiterbewegung. Und hier hat das Mutterland aller Werktätigen die modernen Voraussetzungen für die Übung im Schneller, Weiter, Höher geschaffen.

Abbildung 12 Fabrik! 1931.

Quelle Ebd., Abb. 459.

Beim zweiten Foto muss man zweimal hinsehen, um zu verstehen, dass hier die Dachlandschaft einer Fabrik in ungewöhnlich verfremdendem Blickwinkel zu sehen ist. Die großindustriellen Produktionsstätten unter zwei rauchenden Schornsteinen füllen das gesamte Bild, und zu ergänzen ist: so geht es weiter bis zum Horizont. Regelförmig – eben nach Plan – verteilen sich die funktionalen architektonischen Strukturen als Sinnbild der großen sozialkonstruktivistischen Arbeit am Aufbau des Sozialismus, der vor allem unablässig industriell wachsen muss, um siegen zu können. So wie nach Hegel sich die Vernunft im (preußischen) Staat ins Antlitz sah, so der Sowjetsozialismus in der großen Fabrik. Und schön sind die Werke des sozialistischen Homo Novus auch noch.

Abbildung 13 Fabrik! 1931.

Quelle Ebd., Abb. 460.

Das dritte Luftbild belegt: Der Sozialismus in der Sowjetunion schafft eine neue Produktionskultur für die arbeitenden Klassen und experimentiert mit neuen Formen des Fabrikbaus, die der Neuheit des gesellschaftlichen Aufbaus entsprechen: keine dunklen Ausbeutungshöllen, sondern Tempel des sozialistischen Fließprozesses, die den kapitalistischen Fertigungsweisen naturgemäß überlegen sind: als gebaute volkseigene Avantgarde. Technische und ideologische Effizienz gehen Hand in Hand, der Fortschritt ist nicht mehr die Geißel in der Hand der Ausbeuter. Deshalb hat die Werkstätte als Symbolort auch sakrale Bedeutung, was immer dort auch planvoll hergestellt wird.

Abbildung 14 Hafen! 1929.

Quelle Ebd., Abb. 461.

Schiffe an der Kade im Leningrader Hafen zeigt das vierte Bild: der Handel der Sowjetunion reicht in alle Welt, auch wenn aus so großer Distanz kaum erkennbar ist, womit denn hier Handel getrieben wird. Aber das macht nichts, entscheidender ist das dynamische Prinzip von moderner Mobilität und sichtbar gemachter, mächtiger sozialer Konstruktion. Der Optimismus der Gestaltbarkeit und Vorbildlichkeit ist zu keinem Zeitpunkt der sowjetischen Geschichte größer als in den 20er Jahren. Stalins gigantomane Industrialisierungsvorhaben der 30er Jahre waren düsterer: GULAG-Lager sehen auch von oben nicht gut aus.

Pimenows Wir bauen den Sozialismus

1992, und daher wie als historisierender Kommentar zum Zerbröseln der realen Sowjetunion wirkend, organisierte die Frankfurter Schirn eine Ausstellung über russische Avantgardekunst zwischen 1915 und 1932, darunter auch das eindrucksvolle Propagandabild ‚Wir bauen den Sozialismus' von Jurij Pimenow aus dem Jahr 1928. Es hat so viele Ebenen, dass man sich zunächst zurechtfinden muss, was hier alles gezeigt wird. Der erste Eindruck ist der von Überfülle. Der athletische Arbeiter,

Abbildung 15 Jurij Pimenow, Wir bauen den Sozialismus, 1928.

Quelle Die große Utopie. Die russische Avantgarde 1915–1932, hg. v. Bettina-Martine Wolter, Bernhart Schwenk, Frankfurt am Main 1992, Abb. 371.

selbst über konstruktivistisch-abstrakte Stahlgitterstrukturen in die Zukunft hinauf- und aus dem Bild hinaussteigend, sieht den Betrachter gerade aus roten Augen an und ruft ihm seine Botschaft zu, auf die er mit dem linken Arm auch zeigt: Wir bauen den Sozialismus. Der Schriftzug wirkt für sich wie work in progress, auch das ‚Wir' des sozialistischen Kollektivs ist noch in Arbeit. Und das gilt für den gesamten soziotechnischen Kosmos, der hier geboten wird. Sozialismus und Großtechnik sind eins, der Aufbau des Sozialismus ist gleichbedeutend mit dem Schaffen giganti-

scher Technotope. Wir befinden uns im Innern einer großindustriellen Kathedrale. Den Himmel sehen wir nur durch das Halbrund einer riesigen Bahnhofshalle, deren Gitterkonstruktion in der linken oberen Bildecke sichtbar ist. Der Name des Bahnhofs der Zukunft heißt Sozialismus, das Wort steht dort, wo sich in westlichen Bahnhofshallen die Uhr oder Werbung findet. Ein perspektivisch nicht eingebundendes Stahlgitterkreuz, entstehend aus einem Querträger und einer Stütze der Hallenkonstruktion, teilt das Halbrund in vier Bildflächen: oben rechts und links die zum Teil – noch! – schadhafte, streng symmetrische Verglasung der Halle, unten rechts eine Mobilitäts- und Energiegewinnungs-, unten links eine agroindustrielle Szene, die allerdings ineinander übergehen. Auf den übergroßen Schienen fährt kein Zug, sondern ein insektenförmiger Großbagger zur Umgestaltung der Landschaft oder zur Energiegewinnung im offenen Tagebau. Filigran wirkende Hängebrückenkonstruktionen kreuzen den geraden Weg der Mega-Maschine, deren Formensprache den sich am Horizont verlierenden, ebenfalls riesigen Gittermasten einer Stromleitung und einer abstrakt wirkenden Stahlkonstruktion im Kolchos-Teil entspricht. Die von Traktoren befahrenen Felder sind so gerade angelegt wie die breite Straße, die an ihrem Rand entlang in den Bildhintergrund und zu einer Fabrikanlage mit vielen Schornsteinen und Wasserturm führt. Die Rauchwolken der Industrie am Horizont der Zukunft steigen hoch in die Stahlglaskästen des Himmels auf. Der Bildvorder- ist zugleich eine Art geschichteter Untergrund, in dem die Voraussetzungen für das ineinandergreifende Aufbauwerk gelegt werden: ganz unten der von schwarzen Arbeiterschatten geleistete Bergbau, in dessen Hintergrund jedoch auch schon wieder eine Verladeszene mit Kran in der Ferne sichtbar wird: alles hängt mit allem industriell zusammen, keine Arbeit für den Sozialismus ist vergeblich. Über der Bergwerksunterwelt wird vor einem rot leuchtenden Hintergrund der Grundstoff des Sozialismus erzeugt: Stahl, darüber ein Flachwaggon von Hand entladen. Links vorn fällt der Blick auf das Antriebsaggregat des gesamten Darstellung, zwei Öfen und die symbolischen Antriebsräder einer Arbeitsmaschine. Alle Bildbereiche mit ihren ausdrucksstarken Richtungsperspektiven vibrieren vor Aktivität, Maschinenbeherrschung, Planrationalität und konstruktivistischer Motivation. Das Bild konstruiert sich selbst, und dabei auch das Kollektiv des ‚Wir'. Die hier zelebrierte Messe ist ein industrielles Hochamt. Die Artefakte des hier gezeigten Sakralraums und dieser selbst haben das Mutterland der Werktätigen zum Teil lange überlebt. Der Sozialismus sowjetischer Prägung erwies sich als ein mächtiger eigener Pfad in die Industriegesellschaft, zu der auch ihre großtechnische Konfession gehört.

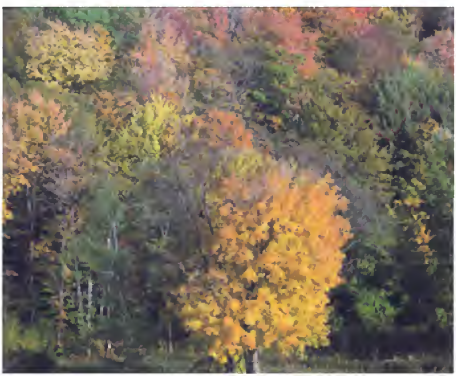
In den USA

Herbst in Neuengland I

Mein erster Herbsteindruck in Neuengland lief auf eine Enttäuschung hinaus. Schon ab Neufundland und erst beim Überflug der Großen Seen lunste ich gierig aus dem Flugzeugfenster. Es war der richtige Zeitpunkt, erste Hälfte Oktober, und ich dachte, es sei das richtige Wetter: wolkenloser, strahlend blauer Himmel und nach Wettervorhersage für die Neuenglandstaaten noch recht warm, lediglich hier und da etwas flüchtiger Dunst über dem Wasser des Lake Michigan, auf dem die weißen Aufbauten der großen Yachten so blendeten, dass man in geringer Flughöhe nicht hinsehen konnte. Aber das sich unter mir erstreckende Waldland war fürs Gefühl nicht schrillbunt genug. Lag das nun an der Fliegerperspektive? Oder war es vielleicht doch noch zu früh im Jahr? Bei der Landung in Detroit, Michigan hatte ich ohnehin den Eindruck, in einer sowjetischen Industrieprovinzstadt zu landen, in der die Natur schon lange wegbetoniert wurde: ein paar spärliche Bäume am Ende der marode wirkenden Start- und Landebahnen zwischen Kerosintanks. Motor City zeigte sich jahreszeitenlos, abgesehen von der saisonalen Dekoration mit Plastikblättern in den Fast food-Ketten des Terminals. Nicht anders war es in Pittsburgh, Pennsylvania, meinem Reiseziel. Hier war auch noch der Himmel bedeckt. Das Hügelland zwischen Flughafen und Stadt wirkte gelb-braun-grau und hüllte sich gegen Abend hin auch noch in aufsteigenden Nebel, das Farbigste waren die Autos auf dem Highway. In Pittsburghs Innenstadt warfen die Laubbäume an den Avenues schon mit Blättern schon um sich. Am Zusammenfluss von Allegheny und Monongahela zum Ohio River direkt vor meinem Hotel zupfte ein leichter, aber schneidend kalter Wind von der stahlgrau-schwarzen Flussfläche an den gepflegten Bäume eines Parks im Mündungsdreieck. In einem überdimensionalen Betonmonument ohne erkennbare Aussage mit eingearbeitetem Brunnen war bereits mit Rücksicht auf den kommenden Frost das Wasser abgestellt und einer der lokalen Fernsehsender forderte ultimativ zur Instandsetzung aller Heizungsbrenner auf, da von Kanada eine Kaltfront mit Schnee im Gepäck heraufziehe. Von der bekam ich als Teilnehmer eines Historikerkongresses an den nächsten beiden Tagen nur so viel mit, dass die in anderen Hotels untergebrachten Teilnehmer schon von dem minimalen Weg zwischen Minibus und Hotellobby blaurote Backen und Ohren bekamen. Das, was an die stark getönte, braune 60er-Jahres-Verglasung klatschte, musste Schneeregen sein. Bei den hastigen

Abendspaziergängen reichte mein Übergangsmantel bei weitem nicht aus. Außerdem fiel mir auf, dass weniger Bettler und Obdachlose an den Straßenecken zu sehen waren. Bei nachlassendem Wind stiegen die Abluftfahnen der über fünfzig Jahre alten, also prähistorischen Hochhäuser wie Installationen nebeneinander am Nachthimmel. An dem Morgen der Abreise wachte ich in einer anderen Welt auf. Eine andere Sonne als bei der Ankunft schien aus allen Himmelsrichtungen die Szenerie golden auszuleuchten. Im Jackett wurde einem schnell zu warm. Selbst Waschbeton- und Asphaltflächen wirkten in diesem Licht wie ein Naturmaterial, die Stahlgitter der Allegheny-Brücken wie Astgeflecht. Zum ersten Mal fielen mir die mit kleinen Villen besetzten steilen Hänge auf der gegenüberliegenden Fluss-Seite auf, deren Laub geradezu nun popfarbig herüberschrie. So blieb es auch bei der Fahrt zum Flughafen. Der Blick in kleine Täler zwischen den Hügeln war unwirklich, wie nachkoloriert. Aus dem Flugzeug allerdings reduzierte sich alles wieder auf einen durchsonnten Tag. Aber der Lerneffekt zur Dialektik blieb: kein Indian Summer ohne vorherigen Frost.

Abbildung 16 Schön, aber auch gar nicht so spektakulär.
Herbst in Vermont. Pennsylvania kann mithalten.

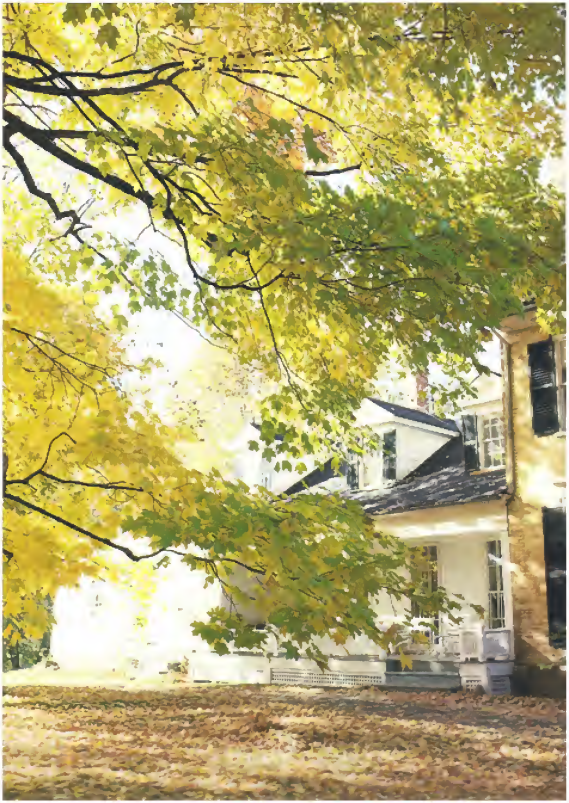


Quelle Traumland Amerika. 700 fantastische Fotos aus dem Land der unbegrenzten Möglichkeiten, [Arcade] Frankfurt am Main 21982, S. 19.

Herbst in Neuengland II

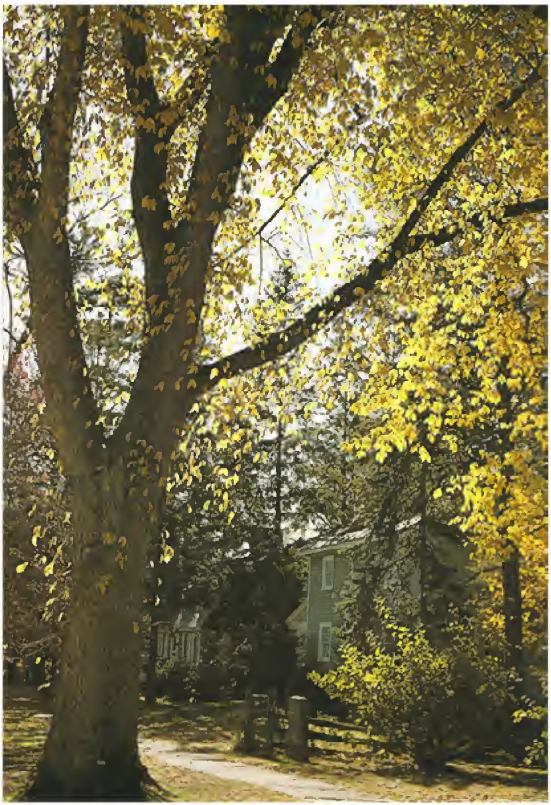
Würde man nach einem Logo für das suchen, was sich die meisten Menschen der euro-atlantischen Moderne seit der politisch-industriellen Doppelrevolution unter einem Haus vorstellen, dann käme das als Idealvorstellung dabei heraus, was dieses Foto zeigt. Dies ist das Sehnsuchtsbild der Millionenheere europäischer Einwanderer im 19. Jahrhundert, der Weltbürgerkriegsflüchtlinge und -verfolgten im 20. und nicht weniger im 21., die sich aus dem Winter des Kapitalismus in seinen goldenen Herbst zurücksehen. Hell und offen zur Landschaft hat man ursprünglich in Neuengland im späten 18. Jahrhundert gebaut. Das eine oder andere Zitat des englischen Manor ist im Kolonialhaus noch erkennbar, aber die Proportionen sind eher auf horizontale als auf vertikale Ausdehnung bezogen. Das Kopieren elisabethanischer und viktorianischer Baustile ist erst ein Phänomen des Tycoon-Reichtums, der sich eine historische Legitimität der White Anglo Saxon Protestants erfinden lässt: außen Stratford upon Avon, innen Gas, elektrisch Licht und Aufzug. Zum Bild des colonial home gehören die englischen Schiebefenster, aber sie sind um vieles größer, und die Natur, auf die man aus ihnen blickt, ist viel weniger zähm- und gestaltbar. Ihre Anschauung ist Teil dieser Art des Wohnens, daher hat jedes Haus seine überdachte, holzbestuhlte Terrasse. Viele hohe Kamine gewährleisten eine im Winter dringend nötige Wärmeversorgung. Am Rohstoff dafür ist kein Mangel. Der offene Kamin bleibt bis heute ein Inbegriff amerikanischer Behaustheit. Allerdings ist er schon nach der Ende des 19. Jahrhunderts eine gemütliche Erinnerung daran, dass die Pionierzeit lange vorbei und es im Westen nichts mehr zu erobern gilt. Der Reichtum der Bewohner kumuliert sich nun durch ihre Beteiligung am profitablen industriellen Prozess der Binnenkolonisierung des riesigen Landes mit seinen unersättlichen, für industrielle Massenproduktion ideal geeigneten Märkten. Auch Häuser werden industriell standardisiert. Am besten zeigt sich das an dem Haustyp, den der Versandkataloghändler Sears Roebuck schon vor dem Ersten Weltkrieg im Programm hat und vermittels des von Küste zu Küste geknüpften Eisenbahnnetzes überallhin verschickt. Das Sears Roebuck Home ist das Model T der Architektur. Ein Fertigbausatz, der nun von den Großen Seen bis in den cotton belt, im Mittleren Westen ebenso wie an der Ostküste immer häufiger auftaucht: ein kostengünstiges Standardprodukt, dessen Formensprache sich an das Kolonialhaus anlehnt, soweit die industrielle Herstellung das zulässt. Deshalb hat es auch kein Sattel-, sondern ein simples Turmdach. Wetterfester ist das auch. Keines dieser Häuser steht an einem so traditionsreichen Platz unter alten Bäumen in einer seit Generationen vererbten Parklandschaft wie im Hudson Valley. Die Eigentümer und Bewohner sind auch alles andere WASPS, sondern Kinder eingewanderter Deutscher, Iren, Italiener, Ukrainer. Sie kaufen bei Sears Roebuck nicht nur ihr Haus, sondern auch viele Halbzeuge, die sie auf ihrer Farm und vor allem bei Autobasteln brauchen. Aber auch und gerade in ihrer

Abbildung 17 Vermont.



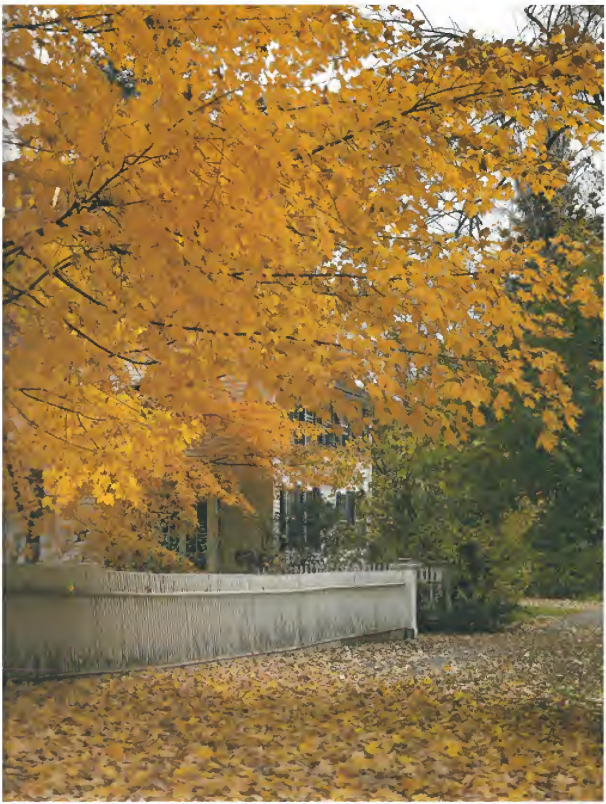
Quelle Ebd., S. 18.

Abbildung 18 Camden, Maine.



Quelle Ebd., S. 28.

Abbildung 19 Deerfield, Massachusetts.



Quelle Ebd., S. 41. Ausschnitt.

Vorstellungswelt von sozialem Aufstieg durch harte Arbeit ist das colonial home der Inbegriff von wünschenswertem Besitz, dem Hollywoods Traumfabrik in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts einen zweiten Wunschtyp an die Seite stellt: die Pacific Palisade-Villa mit spanischem Kolonialeinschlag. Trotzdem gibt es zumindest in der Zeit von Carl Barks kaum eine Geschichte aus Duckburg/Entenhausen ohne ein Haus wie wir es hier sehen. Und was kaufte sich John Steinbeck, als er es sich nach dem eher späten kommerziellen Erfolg seiner Romane leisten konnte? Die Sommerhausvariante eines colonial home in Sag Harbor, New York. Und die charakteristische Jahreszeit dieser Häuser ist der Herbst.

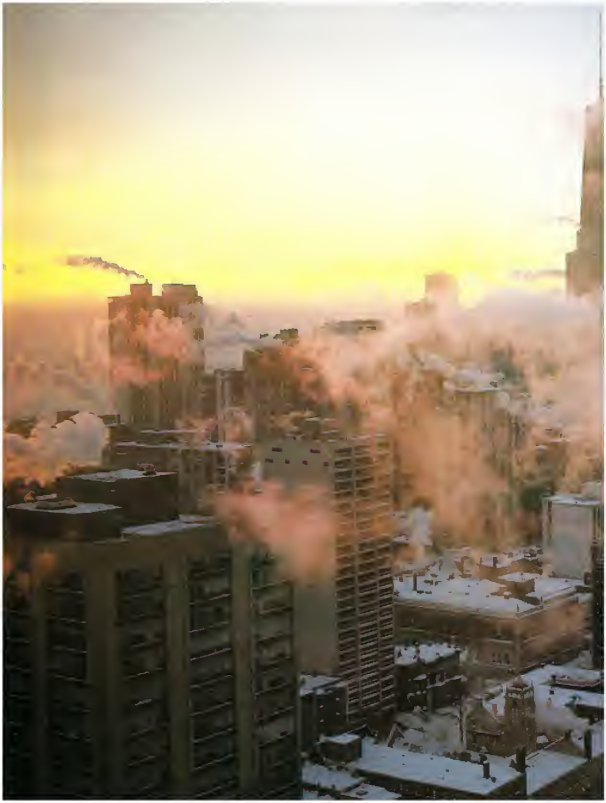
Zwei amerikanische Bildbände: Midwest und Minnesota

Abbildung 20 Illinois, Corn harvest.

Quelle Robert M. Tod (Producer), Midwest. Images of America, New York 1986, S. 25. Ausschnitt.

Gestern zog ich wieder zwei USA-Bildbände aus dem Papiermüllcontainer, einer davon über den Mittleren Westen. Wunderbar fotographierte Bilder aus der Mitte der 80er Jahre. Der Mittlere Westen zwischen den Großen Seen und St. Louis, Missouri ist Amerikas *heartland and breadbasket*. Die Fotos zeigen keine Idyllen, ihr Blick auf die amerikanische Normalität ist nicht verklärend: die harten agro-industriellen, in mehr als einer Beziehung an die Sowjetunion erinnernden Strukturen werden ebensowenig geschönt wie der zum Westen gehörende Verfall. Und über allem liegt der Grundstoff dieses Teils der Welt, dem schon John Steinbeck sorgfältige Beschreibungen gewidmet hat: der Staub. Eine Sears Roebuck-Windmühle bei Sonnenuntergang in Kansas: sie ist das Leitartefakt für die modern-industrielle Durchdringung der *farmlands* und steht am Anfang ihrer Umwandlung in hypereffiziente Großkomplexe: Eisenbahn- und Straßenanschluss für das Model T, Energie, Düngemittel, danach und im Zusammenhang damit erst ein mehr als rudimentäres Bildungssystem oberhalb der *Sunday School*: das brachte in Verbindung mit der grenzenlosen Selbstausbeutung der Bewohner den Wohlstand und in nicht wenigen Fällen, wenn das Wetter mitspielte, auch Reichtum. *Rolling hills* der State Route 3 in der Nähe von Dunbar, Arkansas: eine Landstraße in mäßig gutem Erhaltungszustand, die sich durch niedriges, lichtes Unterholz unter einem sonnig-wolkigen Himmel endlos über Hügel schlängelt: menschenleer, im Hintergrund Berge in Erwartung eines auf- oder abziehenden Gewitters. Ich kann das Fahrgefühl spüren. Der Wagen muss ein nachfedernder Buick der 70er Jahre oder ein hochbeiniger alter Chevy-Pickup sein, damit die Verbindung mit der Straße so weit gehen kann, dass man in der Landschaft steht, während der Asphalt unter einem abrollt.Downtown Chicago, Illinois: Das Abendlicht des nördlichen Westens fällt auf die Türme und strahlt im Hintergrund die zahllosen weißen Segel auf dem stahlblauen Lake Michigan an. Am Licht kann man erkennen, dass dies nicht Neuengland, aber auch nicht *west of the West*, also das hybride Kalifornien, ist. Die eigenartigen, sicherlich nicht zufällig wie Maiskolben aussehenden Marina Towers stehen neben monumentartig glatten Hochhäusern der 30er Jahre, die wie Architekturmodelle wirken. Stockwerke darunter dominiert der bombastische Jahrhundertwendestil der Neo-Renaissance mit flandrischen, spanischen und italienischen Anklängen, gern mit Uhrturm, denn hier wurde schon immer an einer neuen Zeit gearbeitet. In *Citizen Kane* wird Charles Fosters Studienfreund, der für den *Chicago Inquirer* von Kanes Zeitungsimperium schreibt, auch in genau so einem Gebäude seinen Protest gegen den Verrat seines Freundes an dessen investigativ-progressivistischen Anfängen im Whiskey ersäuft haben. Dazwischen immer wieder hohe Backsteinbrandmauern mit verwitternder Werbung, der Blick auf Teerpappeflachdächer, in die der strenge Frost des brutalen Chicaoger Winters Verfallsmuster hineingefressen hat: Einblicke wie im ersten Drittel des Blues Brothers-Films, man hört den Takt der Hochbahn. Maisernte in Illinois: Steinbeck hätte dieses Bild, das wie ein reinszeniertes Gemälde wirkt, geliebt:

Abbildung 21 Chicago, Illinois, A winter dawn.



Quelle Ebd., S. 30. Ausschnitt.

gelb-organgenes Abendlicht und *dust*, der sich wie warmer Nebel über die schon abgeernteten Felder und die *farm road* mit ihren schiefen Telefonleitungsstangen legt, auf der ein Pickup eine wilde Wolke von Staub hinter sich herzieht. Links von der Straße wird noch mit großen Harverstern geerntet, dahinter liegen mehrere Farmen unter schon kahlen Bäumen: ein holzverschaltes Wohnhaus, blau, zwei Schuppen, rot, Silos, strahlend metallfarben, *driveway* zur Straße zwischen den Feldern, keine Zäune. Dies ist eine Arbeitslandschaft, aber eine, die ihren Bewohnern vermittelt, wer und was sie sind. Nochmal Chicago: eine Traumlandschaft an einem eisigen Wintermorgen, fotographiert von einem Hochhaus auf die künstliche Wolkendecke der Heizungsabluft über und zwischen den Türmen, hinter der der Lake Michigan im Frostnebel zu ahnen ist. Schnee ist nur auf den Dächern der alten Häuser tief unten zu sehen, noch hat die Sonne das nächtlich-arktische Lilablau am Himmel nicht vertrieben, obwohl die höheren Stockwerke sie schon spiegeln.

Der Vorzug des Modellbaus liegt im Zwang zur idealtypischen Reduktion auf das wesentliche, das in H0 darstellbar ist. In einer amerikanischen Modellbahnzeitschrift habe ich einmal eine gut getroffene Szene der Innenstadt von Chicago gesehen, in der die vielen eigenartigen Stahlbrücken über den Chicago River gut herausgearbeitet wurden, die sich in Straßenschluchten fortsetzen. Es entstehen ‚Flüsse' in zweierlei Gestalt. Glücklich gewählt war im Modell auch der Fotohintergrund mit Merchandise Mart und dem Sears Tower. Im Foto wirkte das Bild durch die Größenverhältnisse zwischen den meist im Halbrelief angedeuteten Fassaden und der Bahnbrücke im Vordergrund nicht wie H0, sondern wie N oder sogar Z. Der Erbauer hat sehr wahrscheinlich Fotoperspektiven in 3D zurückübersetzt, um sie dann wiederum selbst zu fotographieren: eine bislang noch wenig beachtete, gängige Praxis im Modellbau. Man ‚besitzt' sein Modell erst dann, wenn man es in der bildlichen Repräsentation vorzeigen kann. Chicago mit seinen Schlachthöfen, Lagerhallen und Umschlagplätzen für Nahrungsmittel jeder Art ist die eigentliche Hauptstadt des amerikanischen 20. Jahrhunderts und des amerikanischen Pfads der Industriegesellschaft. Dieser Pfad ist so breit wie eine Uferstraße am Lake Michigan aus der Hubschrauberperspektive: zwölfspurig, und lässt selbst Wolkenkratzer klein erscheinen. Das gebetsmühlenartig wiederholte deutsche Argument von der fehlenden historischen Tiefenschärfe amerikanischer Großstädte trifft auf Chicago trotz des großen Brands von 1871 nicht zu:[1] Was ist denn im Stadtbild von Duisburg, Essen oder Dortmund, Einzelstücke einmal außen vor, älter als die Reichsgründung? Dass es in Chicago mehr Gründerzeitbestand gibt als dort, dafür hat Hitler und in Reaktion auf ihn die Royal Airforce gründlich gesorgt. Gleichwohl sind gerade die deutschen Erwartungshaltungen und Sehgewohnheiten im Blick auf Städte

1 Eine Fundgrube ist Mathias Eberenz, Skyscraper und ‚Thurmhaus': The German Reaction to American Commercial Architecture, 1893–1922, in: Michael Wala, Ursula Lehmkuhl (Hg.), Technologie und Kultur. Europas Blick auf Amerika vom 18. bis zum 20. Jahrhundert, Köln u. a. 2000, S. 77-96.

in den USA trotz der Amerikabegeisterung während der 20er und der 50er-Jahres-Moderne sehr bezeichnend. Die stereotype Normalreaktion selbst ansonsten leidlich urteilsfähiger Landsleute auf Bilder amerikanischer Städte artikuliert ein trübes Gemisch von projektiver Kulturkritik, in dem sich völkisch-braune, kapitalismuskritisch-rote und ökofaschistische Mentalitäten zu einem Verdammungsurteil vom Olymp des neuen, besseren deutschen Menschen verbinden: Oh, diese Flächenversiegelung einer Welt aus Asphalt und Stahlbeton, und die schreckliche Präsenz des Autos allüberall, die entsetzliche Energieverschwendung – die winterlich beleuchteten Alleebäume zusätzlich zur Lichtverschmutzung der Hochhäuser – und dann die furchtbare *Anonymität*! Ein Wort wie Donnerhall, bei dem man eines verständnisvollen Nickens gewiss sein kann. Was damit gemeint sein soll, war mir noch nie klar. Die Besiedlungsverdichtung zu ignorieren, ist kaum möglich, also muss das sensible deutsche Gemüt in seinem bekanntermaßen besonders ausgeprägten Individualismus und Hang zum Verfolg des *individual pursuit of happiness* die Agglomeration als ameisenhafte Entindividualisierung deuten. Genauso hätte das der Bauernsohn und Naturbursche Johann Wolfgang Goethe im Gegensatz zu dem zynischen Urbanisten Henry David Thoreau auch gesehen, zweifellos. Der Hass auf die Moderne kann leicht bis zur Wirklichkeitsverweigerung gehen. Selbst wenn die Fotos von Menschen wimmelnde Plätze zeigen, von belebten Straßen des bösen Autos wegen einmal abgesehen, fühlen sich die sensiblen Kritiker der Technotopie einsam und allein. Ihre Welt ist das ebensowenig wie die hocheffiziente Agrarindustrie nur wenige Meilen westlich von Chicago. Ich kann nur eine deutsche Kulturkritik der amerikanischen Moderne als besonderer Zuspitzung der Probleme des 20. Jahrhunderts gelten lassen, und das ist die von Ernst Jünger. Als Überlebender des Großen Krieges hat er den unlösbaren zivilisationsgeschichtlichen Zusammenhang zwischen industrieller Moderne und dem Experiment technikgestützten massenhaften Menschenverschleißes gesehen und immer wieder beschrieben, im ‚Arbeiter' und in seinen Tagebüchern. Seine Bewertung deckt sich mit den Ansichten amerikanischer Vertreter der *lost generation* wie Hemingway gerade in ihrer kalten Grundsätzlichkeit, die sich von Öko-Retro-Utopien kategorial unterscheidet.

Wie wäre es, hier zu leben? Irgendwo zwischen Wisconsin und Oklahoma, mit dem täglichen Blick auf eine weiße, gemauerte *barn* mit schwarzgeschindeltem Mansarddach, die wesentlich größer und höher ist als das ebenfalls weiße Holzwohnhaus, das sich im Schatten einiger *oak trees* versteckt. An der Stelle dieser Scheune aus den 30er Jahren standen schon manche Vorgänger, deren ältester vom Ahnherren der Familie als Zeichen seiner Landnahme erbaut wurde, in den späten 1840er Jahren bzw. im Fall Oklahomas nach dem *Land Run* vom 22. April 1889. Je näher an den Großen Seen, desto wahrscheinlicher kam er aus Skandinavien, je weiter Richtung Missouri aus Deutschland. Das heutige Gebäude zeigt die Formensprache

Abbildung 22 Tornado.

Quelle Ebd., S. 127.

der bildbeherrschenden mittelwestlichen Norm der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Eine Längsseite liegt etwas höher als die andere, so dass ein durch Holzzäune bewehrter Zugang zu einer Wiese dahinter besteht. Hier wurde und wird also Vieh gehalten. Wir sind im *Dairy Belt*. Die ursprünglichen Holzflügeltüren sind längst durch ein farblich passendes Rolltor ersetzt, die Sprossenfenster zeigen noch die Kleinteiligkeit einer Verglasung, die gegebenenfalls eigenhändig ausgebessert werden kann. Auf der Hofseite hat die Scheune aufgrund der leichten Hanglage der Wiese ein Stockwerk mehr. Dort liegen Garagen und Werkstatt. Die Außenbeleuchtung bildet den Modernisierungsgang ab: Leuchtscheinwerfer über dem neuen Rolladentor, alte, sehr kleine Blechschirmlampen mit einfachen Glühbirnen an allen anderen Hausseiten. Wie viele Generationen von Autos und Traktoren mögen hier gestanden haben? Lange selbst repariert und im Mittelpunkt einer vom Vater auf den Sohn übergehenden Bastlerkultur – *it's only mine, if I can fix it myself*. Dann irgendwann nicht mehr repariert, weil die technischen, insbesondere elektronischen Details für die an der Werkzeugwand ordentlich aufgehängten Bordmittel

des doing-it-yourself zu enigmatisch wurden – aber mit Pietät gegenüber dem langen sozialen Leben des Artefakts als Teil der eigenen Biographie abgestellt. In solchen Scheunen stehen findet man nicht selten wahre Automuseen, vor allem dann, wenn ihre konkrete Nutzung als Stall oder Lager keine Rolle mehr spielt: kugelbäuchige Pickup-Motorhauben über verstaubten, geteilten Frontscheiben, erblindeter Lack auf der schartigen, derben Blechhaut, die aus der New-Deal-Zeit und noch aus Bethlehem, Pennsylvania stammt und Erinnerungen an die wirtschaftlich schwere Zeit der *lost 30*s weckt, in der nicht wenige Nachbarn ihre Farm aufgeben und sich auf den langen Weg nach Westen machen mussten. Heckflossenträume aus den 50er Jahren, als im Koreakriegs-Boom auch die Landwirtschaft mächtig mitgezogen wurde und eine Welle neuer Motorisierungsaufrüstung nahelegte, deren Maschinenpark dann schon andernorts untergebracht werden musste, weil seine Dimensionen nicht mehr zu den vorhandenen Torbreiten passte: *IN the beginning God created the heaven and the Ford. Then there came the John Deeres.* Aber die Scheune blieb. Den Dingen und ihrer Nutzung eingeschrieben, treten die Lebensbalken der Bewohner hervor, manchmal fast wie eine Funktion des *social life of things*, das sie überlebt hat und für uns zum Schlüssel für die Vergangenheit wird. Was wir auf diese Weise auch im ländlichen Mittelwesten finden können, sind niemals weltabgewandte Geschichten. In jedem großen Krieg seit dem Großen Krieg war ein Sohn dabei, einer blieb in Nordostfrankfreich 1918, einer bekam bei der Landung auf Sizilien 1943 ein steifes Bein, einer liegt irgendwo in einem vietnamesischen Sumpf, einer flog in Bagdad in die Luft. *God knows.* Randy Newman hat in seinem ‚Song for the Dead' 1986 diese amerikanische Normalität jeder Generation lakonisch festgehalten:

Deep in the field
A lone soldier stands
With mud on his boot
And blood on his hands
They left him behind
To bury the dead
And to say a few words on behalf of the leadership

Pardon me boys
If I slip off my pack
And sit for awhile with you
I'd like to explain
Why you fine young men had to be blown apart
To defend this mud hole

Now our country boys
Though it's quite far away
Found itself jeopardized
Endangered, boys
By these very gooks
Who lie here beside you
Forever near
Forever

We'd like to express
Our deep admiration
For your courage under fire
And your willingness to die
For your country, boys
We won't forget
We won't forget[2]

Diese vielen Toten sind bei dem Bild der Midwest-Scheune mitzudenken, und das nicht nur am *Memorial Day*. Die merkwürdige Stärke, immer wieder für etwas bewaffnet in die Welt zu ziehen, hat unendlich viel mit dem Leben im Mittleren Westen zu tun. Die Spuren dieses Lebens lassen sich auch und gerade aus ihrer *material culture*, aus der durch diese geformten Landschaft, an den generationsübergreifenden Zyklen einer Lebenswelt lesen, in der schon der Großvater zum weißen Farbtopf *Stone-White* griff, um den Giebel der Scheune zu streichen. Die Dinge sind weniger vergänglich als die Menschen: *we won't forget*. Wenn wir sie lesen.

Lonely skies – es gibt viele Bilder von einer Einsamkeit, die deshalb so berührt, weil sie die andere Seite der starken Handlungsorientierung des amerikanischen *homo faber* ist, der mehr daran gemessen wird, was er tut, als an dem, was er sagt. Dort, wo nichts mehr für ihn zu tun ist, entsteht eine um so fühlbarere Leere. Es gibt viele solcher Plätze in den USA, nicht nur auf dem Land, auch mitten in den Städten. Das Umschlagfoto des Bandes zeigt jedoch das idealtypische Bild einer aufgegebenen Farm irgendwo in Kansas. Es ist Winter, das nachgewachsene, kniehoch stehende Gras ist gelb und schlägt seine Wellen auf dem Platz vor dem Haus. Das könnte aus den 30er bis 50er Jahren stammen und ist erstaunlich klein: drei oder vier Zimmer. Da es gemauerte Wände hat, wirkt die Ruine ziemlich stabil, das Dach ist noch intakt, kaum eine Schindel fehlt, der Schornstein steht noch. Wie lange ist es her, dass der oder die Bewohner weggezogen sind? Was für eine Geschichte steht dahinter? Wie viele Generationen der Familie haben hier gelebt? Wer hat den *oak tree* di-

2 Quelle: http://www.lyricsdepot.com/randy-newman/song-for-the-dead.html [24.7.2012] (lyrics); http://www.youtube.com/watch?v=U_3hcUGCbg8 [24.7.2012] (song).

rekt neben dem Haus gepflanzt? Wer hat das noch gut erhaltene Blechwindrad an seinem Turm aus Stangen befestigt? Dies ist die Bühne für eine der Anfangsszenen in Steinbecks ‚Grapes of Wrath'. Auf einer Türschwelle wie dieser hat der Vater der Familie Joads gesessen, nachdem die Vertreter der Landbesitzer ihm mitgeteilt haben, dass er gehen muss, weil er seinen Kredit nicht zurückzahlen kann. Dann kamen die Bulldozer und schufen größere, wirtschaftlich für einige wenige Jahre besser zu arbeitende Flächen, bis die Baumwolle den Boden endgültig getötet hatte. Kamen keine Bulldozer, weil das Land ohnehin schon wertlos war, blieb das leere Haus sich überlassen. Und auf einem Hof wie diesem findet die Vorbereitung der Fahrt nach Westen mit dem alten Hudson Super Six statt, der zunächst vom jüngeren Sohn fahrfähig repariert und dann mit dem wenigen an Hausrat beladen wird, was mitgenommen werden kann. In der Nacht vor dem Aufbruch schlachten die Männer das Schwein der Familie und die Frauen verarbeiten das Fleisch für den Transport. Und sobald sich die Familie auf den langen Treck entlang der Route 66 Richtung Rocky Mountains begeben hat, beginnt der langsame Prozess des Verfalls eines aufgegebenen Lebensmittelpunkts, der die Generationen verbunden hat. Nachbarn und andere holen sich, was noch zu gebrauchen ist: Holzverkleidung, Türen, Balken, Metallteile. Scheiben werden eingeworfen, die Wind zieht durch die leeren Räume. Das Windrad klappert immer noch, aber der Brunnen darunter versandet. Der Winterhimmel des Bildbandfotos ist lichtblau mit einigen windverzerrten Wolkenstreifen: über der Szene des *abandoned building* wirkt er teilnahmslos. Wir sähen es anders, wenn die Farm noch belebt wäre. Am Pfosten eines ehemaligen Zauns hat sich eine Latte quergestellt und weist ein Richtungsschild in das Nirgendwo des linken Bildhintergrunds. Wieder einmal hat Randy Newmans in ‚I think it's going to rain today' die Filmmusik zum Bild geliefert „Lonely, lonely".

Broken windows and empty hallways
A pale dead moon in the sky streaked with gray
Human kindness is overflowing
And I think it's going to rain today.

Scarecrows dressed in the latest styles
With frozen smiles to chase love away
Human kindness is overflowing
And I think it's going to rain today.

Lonely, lonely
Tin can at my feet
Think I'll kick it down the street
That's the way to treat a friend.

Bright before me the signs implore me
To help the needy and show them the way
Human kindness is overflowing
And I think it's going to rain today.[3]

Starkweather, North Dakota, ein Foto aus der Sub-Arktis: der Himmel bleigrau, eine dicke Reifschicht liegt über dem gelben Gras, den Telefon- und Stromleitungen, an denen man die weitverstreute Ortschaft erkennen kann. Die sichtbar gemachte Kälte verwandelt Teile des Bildes in eine braunstichige historische Schwarz-Weiß-Aufnahme aus den 20er Jahren. Am linken Bildrand führt die Durchgangsstraße in den Bildhintergrund, von schiefen Mailboxes bestanden. Vor den Füßen des Fotographen hat der Frost bizarre Muster auf den Rost einer beuligen alten Öltonne gezeichnet. Die schüttere Schneedecke verbirgt den Übergang zwischen der vom vielen Auffrieren schartigen Fahrbahn und dem Straßengraben. Fahrspuren sind nicht erkennbar, Menschen auch nicht. Mit dem Auto bleibt man besser ganz auf der Höhe der Piste. Am Ende der Kette von Strommasten tauchen einige Häuser auf, die sich ins Gelände ducken. Bäume gibt es wenige. Nur bei ganz genauem Hinsehen ist auszumachen, dass sich die spärliche Bebauung um einen Bahnübergang fast schon am Horizont versammelt hat. In der Bildmitte und ziemlich außerhalb des Orts am Bildrand liegt ein aufgegebenes, offiziell aussehendes zweigeschossiges Gebäude, das irgendwann zwischen 1900 und 1950 gebaut worden sein dürfte, vielleicht als Investitionsmaßnahme während des New Deal: eine Schule, ein Post Office? Hochbeinig und etwas *spooky* steht es in der Landschaft. Der ebenerdige Eingang an der Straßenseite hat einen barackenartigen Windfang vor dem leicht vorspringenden Treppenhaus, das im Dach einen für die Dimensionen des Hauses zu großen, offenen Turm trägt: er passt nicht zu den vorherrschenden langen, geraden Vertikalen. Fast alle Fenster sind eingeworfen, nur bei einigen hat man sich die Mühe gemacht, sie mit Pappe oder Holz zu verkleiden. Von der Kante des Turmdachs fliegen einige schwarze Vögel auf. Hier wurde ein Hopper-Motiv mithilfe der Kamera in die Wirklichkeit zurücübersetzt. Kälte und Leere gehen von ihm aus. Es wird eine ganze Weile gedauert und vieler Versuche bedurft haben, dies so ins Bild zu bekommen. Ein anderes Foto, eine andere Witterung, aber wieder Starkweather, N. D. In großen Schattenschriftkapitalen steht es am Giebel des Empfangsgebäudes an der Bahnstrecke, die durch den Ort läuft. Die aufgehende Sonne färbt einen Teil des Himmels blass- bis graugelb, es bleiben aber immer noch genug blei- und blaugraue Streifen. Die Strahlen reichen aus, um kleine Diamantglanzlichter auf den Schnee zu setzen und dem Hauptgebäude zu einem scharf gezeichneten blauvioletten Schatten zu verhelfen. Im Schnee sieht man Spuren, sie führen vom oberflächlich geräumten, winzigen

3 Quelle: http://www.lyricsdepot.com/randy-newman/i-think-its-going-to-rain-today.html (lyrics) [25.7.2012]; http://www.youtube.com/watch?v=J4c54PAzXrM (song) [25.7.2012].

Abbildung 23 Starkweather, North Dakota.

Quelle Ebd., S. 130. Ausschnitt.

Betonbahnsteig zu dem hölzernen Toilettenhäuschen im linken Bildvordergrund: ein lediglich durch die Untersicht groß wirkender Holzsständerbau mit zwei Türen und richtigem, geschindeltem Dach. Das dem Ortsnamen Ehre machende Wetter hat den weißen Anstrich heruntergearbeitet oder ergrauen lassen. Der Bahnhof ist noch zeitloser als das aufgegebene *municipal building* des ersten Fotos. Er kann aus jedem Jahrzehnt zwischen 1860 und 1930 stammen. Wie oft im nördlichen Teil der USA mischen sich skandinavische und Wildwest-Anmutungen. Und auch über kyrillische Schrift würde man sich nicht wirklich wundern. Es ist die karge Formensprache einer rauhen, nördlichen Tundrawelt, in der alle Zeichen der Bewohntheit und ihrer Infrastruktur besonders hervorgehoben wirken. Auch hier hat der Fotograf gezaubert. Die Giebelform des Haltepunktgebäudes wiederholt in Vergößerung die des Klohäuschens. Der Ortsname steht ziemlich genau im Bildmittelpunkt, darunter zwei nur zwei hohe Fenster, unter denen eine lange Holzleiter an der weißen Lattenwand des Giebels aufgehängt ist. Der Bahnübergang wird durch

den Bahnhof verdeckt, die Straße ist am Verlauf der querenden Telefondrähte zu ahnen. Auch dies ist reinszenierter Hopper, das Foto ist nicht weniger nah am Wesen der Dinge als ein Gemälde. Starkweather, North Dakota liegt nicht nur sinnbildlich auf einem anderen Stern der amerikanischen Flagge als Chicago, Illinois oder St. Louis, Missouri. Es liegt in einer anderen Galaxie des amerikanischen Universums.

Was sind eigentlich Farmer in der größten industriellen Landwirtschaft der Welt und wie ist das Verhältnis von Tradition und Gegenwart? Auch der Midwest-Bildband bietet dazu eine ganze Reihe von Bildantworten an, bei denen sich Inszenierung und Dokumentation gut unterscheiden lassen. Über die erfundenen Traditionen von Country Fair-Verkleidungen muss man nicht viel sagen: *Dairy* oder *Corn belt*-Farmer waren nie Cowboys, und wenn sie heute Lust haben, so zu tun, ist das Fasching. Über die Arbeitskleidung der Landbevölkerung bis in die 50er Jahre kann man bei Steinbeck alles nachlesen: sie war seit der Industrialisierung standardisierte, auf Durabilität angelegte Massenware: Trägerjeans, langärmliges Hemd mit Blechdruckknöpfen, Hut oder Kappe mit breiter Krempe. Mit den Bulldozern und Lastwagen kam die Arbeitskleidung der Maschinisten in die Fläche, und die Farmer begannen unifarbene Overalls und *Caps* mit Logos zu tragen, die für ihren Alltag immer wichtiger wurden. Für die Jüngeren war zunächst die sichtbare Zugehörigkeit zur motorenbedienenden Professionalität atttraktiv, dann erwies sich diese Bekleidung als praktisch. Im nächsten Schritt verschwand das Hemd über die T-Shirt und die lange Hose, so dass seit den 60er Jahren freizeitmäßig Bekleidete in klimatisierten Führerkabinen von riesigen insektoiden Landmaschinen sitzen: so wie auch im Auto. Allerdings wäre es verfehlt, hier kulturpessimistisch einen Verlust von Traditionen zu beklagen, denn die hat es, abgesehen von sehr kleinen sozialen Gruppen wie den Amish oder regional gepflegten Reminiszenzen an die Herkunftsländer der Urgroßeltern nie gegeben. Die amerikanische Landwirtschaft und ihre Trägerschicht waren immer in Bewegung und dem Druck des sozialen Wandels in besonderer, exemplarischer Weise unterworfen. Vier große, sich nach Klimazone und Industrialisierungsgrad allerdings breit überschneidende Phasen dieses Prozesses lassen sich seit der *frontier*-Zeit unterscheiden: Während der Besiedlung des Westens jenseits der dreizehn Atlantik-Kolonien waren die Leitthemen Selbstbehauptung, Autarkie und der Anschluss an überschaubare Märkte in der Nähe *on horseback*. Die Verkehrs- und erste Landmaschinenrevolution, verkörpert durch den Eisenbahnanschluss, die Stahlwerkzeuge des Landmaschinen- und Versandhandels sowie das Model T, ermöglichte eine Produktivitätsexplosion, die in atemberaubender Geschwindigkeit auf den riesigen nationalen und in einigen Bereichen wie dem Getreide bereits vor dem Ersten Weltkrieg auf den Weltmarkt zielte. Die strukturelle Motorisierung der Farmen und der im Hintergrund stehende, seit den 20er Jahren zu beobachtende enorme Konzentrationsprozess veränderten das Bild komplett. Die auf das Angebot der Elektrogerätehersteller reagierenden Großkonzerne der Le-

bensmittelindustrie – General Electric und General Food – begannen, die Rohstoffproduktion selbst zu steuern und mit ihr zu spekulieren: wiederum stieg die Produktivität auf den so bewirtschafteten Flächen, wiederum sanken die Kosten für den Verbraucher, aber der soziale Preis für diese Neuerfindung der Landwirtschaft war hoch. Der eigentliche Kontinuitätsbruch liegt genau hier: in dem Grapes-of-Wrath-Phänomen, das ungezählte Familien im mittleren Westen entwurzelte und sozial freisetzte, ohne dass für sie in der hocheffizienten Gartenbaulandwirtschaft Kaliforniens oder auch in den Stahlwerken Pennsylvanias Arbeit verfügbar war. Gleichwohl blieb eine wenn auch ganz andere Landwirtschaft übrig. Der bislang letzte Schub von Veränderung kam, nachdem die Aufrüstung der Betriebe mit Großmaschinen für große Anbauräume seit dem Nachkriegsboom weiterging, mit der biogenetischen Revolution. Nun griffen die Konzerne nicht mehr nur in die Produktionsweise ein, sondern begannen den Aufbau einer Kontrolle über die Biodiversität vermittels Saatgutnormierung als Ausdruck eines vorurteilslos ertragssteigerungsorientierten Biodesigns. Wie schon bei der Motorisierung handelt es sich dabei nicht mehr um einen rein inneramerikanischen, sondern globalen Ablauf. Und die Traditionen? Man wird sie weniger in den stehengebliebenen Farmhäusern, den roten Scheunen, Familienmustern und Thanksgiving-Truthähnen finden, sondern in der erstaunlichen Anpassungsfähigkeit der sich verändernden sozialen Trägerschicht der amerikanischen Landwirtschaft, die alle diese Wellen von Veränderung ja nicht nur erduldet, sondern aktiv befördert hat. Im *agrarian warrior* steckt mehr vom alten Pionier als man meint, und noch wichtiger ist, dass dieser soziale Typus und sein Habitus der Industrialisierung und ihrer pluralistischen Gesellschaft nicht entgegengestellt werden können. Der ‚alte Pionier' ist eben auch derjenige, der den Motor seines Model T vorübergehend ausbaut, um damit eine Säge zu betreiben. Worin besteht der Unterschied zu dem Hühnerzüchter, der ein PC-Programm für den Fütterungsautomaten seiner Massenzucht schreibt? Im Entwicklungsgrad des industriellen Systems, dessen Teil sie beide sind. Dies ist wirkungsmächtiger als die möglicherweise in fundamentalistischer Versimpelung fortwirkenden Mentalitätsschatten des Puritanismus im *bible belt*: *Praise the Lord!*

Luftaufnahmen zeigen, wie die Großflächenbewirtschaftung graphische Muster in die Landschaft setzt, soweit das Auge reicht. Ob sich einer der Bewohner noch vorstellen kann, wie diese Gegend ausgesehen hat, bevor das Zeitalter der agroindustriellen Nutzung begann, ist fraglich. North Dakota oder Kansas: nur um die Gebäude der Farmen herum gibt es noch spärlichen Baum- und Buschbestand, in dessen Schatten alte Fahrzeuge und Geräte abgestellt sind. Die Straßenränder sind ebenso kahl wie die Feldränder, den riesigen Arbeitsmaschinen steht nichts im Weg, dem Staub, den der Wind aufwirbelt, auch nicht. Ein anderes Foto: der Blick aus der Führerkanzel einer Großmähmaschine. Der Fahrer – vom Farmer möchte man eigentlich gar nicht reden – sitzt so hoch wie in einem Lokführerstand, und die ge-

raden Bahnen, die er über das Feld abfährt, haben etwas Schienenartiges. Eine Verbindung zum hergestellten Material, das er erntet, besteht hier nicht mehr. Die Abstraktion, die vom Flugzeug aus zu sehen ist, setzt sich am Boden fort. Der Blick reicht bis an den Horizont, an dem das strahlende Blau des Himmels auf das leuchtende Gelb des Getreides fällt: das wurde auch in sowjetischen Propagandaplakaten zur Industrialisierung der landwirtschaftlichen Produktionsschlacht in der Stalinzeit gern so dargestellt. Wieder ein Fliegerblick: herunterfotographiert auf eine einzelne Erntemaschine im Weizen, die den letzten quadratischen Rest eines Feldes abfährt. Die Regelmäßigkeit der Bahnen wirkt beruhigend. Außerirdische würden sich wahrscheinlich an eine spirituelle Praxis erinnert fühlen. Winterweizenernte in South Dakota: das Körnergebirge auf der LKW-Kipperfläche ist so ebenmäßig wie etwas groberer Sand, die tiefstehende Sonne arbeitet genrekonform die Gold- und Orangetöne heraus, was an der toten Rohstoffhaftigkeit des Materials jedoch nichts ändert. Der Blick von der Höhe eines riesigen Getreidespeichers in Kansas: nur Fachleute werden ihn an seinen technischen Aufbauten von einem Öltank unterscheiden können. Zunächst fällt der Blick auf den Eisenbahnanschluss mit Abstellgruppe für offene Getreidewaggons, deren Ladung hier ankommt. Das Gleisbett ist ziemlich roh, in der Tiefe des Bildes hat die ansonsten schnurgerade Strecke einige leichte Beulen, an denen das Provisorische dieser Transportinfrastruktur ebenso abzulesen ist wie an der huschigen Gestaltung des Straßenbetts der parallel zur Bahnstrecke auf beiden Seiten laufenden Wege, dazwischen Strommasten und direkt unterhalb des Speichers jede Menge unspezifischer Schrott und einige Autowracks. Ältere, verfallende Maintenance-Gebäude mit teerpappegedeckten Tonnendächern werden von langgestreckten Hallen aus geriffeltem Stahlblech verzwergt. Vor ihren offenstehenden Schiebetüren parken Sattelschlepperzugmaschinen, deren Chrom in der Sonne blitzt. Die Fläche um sie herum ist weiträumig mit hellen Betonplatten ausgelegt, auf denen Öl- und Reifenspuren wie auf weißem Papier gezeichnet sind. Zur Straße hin stapelt sich der zur Sache gehörende Schrott: verrostete Trailer, alte Reifen, Stahlträger vom Bau der Halle, Benzinfässer, Undefinierbares. Kein einziger Mensch ist zu sehen. Verstreut im Hintergrund einzelne Farmen, die an ihren Hochsilos und weiß leuchtenden Scheunenwänden erkennbar sind. Der schmale Streifen Himmel ist gewitterblau, hier braut sich etwas zusammen. Der Schattenwurf aller Dinge ist schmerzhaft exakt. Eine Doppelseite weiter sieht man links eine noch größere Kornspeicheranlage, vor deren Betonturmreihen eine Weizendüne aufgeschüttet ist. Ausnahmsweise sieht man hier zwei Arbeiter, die als Maßstab nützlich sind. Rechts ein Öltankensemble irgendwo in Illinois. Die Botschaft ist klar. Sowjetische Fotographen hätten diese Bilder keinen Deut anders komponiert.

Ein Gewitter über einem Weizenfeld in Kansas bei Sonnenuntergang, Farbstufungen: unten das im Gewitterlicht ins Weißlich-Beinerne spielende Getreide, die unvermeidliche Kette von Strommasten bis zum Horizont, die bei dieser Wetter-

stimmung etwas Galgenähnliches haben. Die untere Himmelsschicht dunkelorange mit tiefvioletten, sich nach oben verjüngenden Kegeln bis zum Boden: wenn sie sich verdichten und in Bewegung kommen, beginnt die Springprozession eines Tornado. Darüber eine von der untergehenden Sonne angestrahlte, rosa ausfransende schwarze Wolkendecke. In ein paar Minuten sollte man dort, wo der Fotograph jetzt steht, nicht mehr sein. Ein anderes Foto: Blitzeinschlag über einem Weizenfeld, die nervenstrangähnlichen Arme sind gut eingefangen, grell-bleiches Weißlicht strahlt einen Streifen des Getreides an, während der Hintergrund schwarz bleibt, darüber ein tintig blauer Himmel mit pathetischen grauweißen Wolkenränderschichten. Während meines Jahrs in Texas habe ich die Dramaturgie solcher *thunderstorms* oft erlebt. Die lokalen Radiostationen und Fernsehsender melden die heraufziehende Gefahr in der ihnen eigenen sportlichen, sensationslustigen Sprache: *the big one's comin' up, so you better keep watchin' 'till we'll be back with the latest forecast.* Je nachdem, wie die Vorhersage ausfällt, nimmt man es achselzuckend zur Kenntnis oder steigt ins Auto und fährt ziemlich schnell zum nächsten Safeways, um noch einige Vorräte für den Fall nachzukaufen, dass Straßen unpassierbar werden, Strom und Telefon ausfallen, was ziemlich regelmäßig passiert. Da meine Gasteltern mitten im Wald und 5 Meilen von der Ortschaft entfernt wohnten, war letzteres die Regel. Die Luftdruckveränderung ist zu spüren, es fühlt sich an, als bewege man sich in flüssigem Blei. Bei uns auf dem europäischen Kontinent bauen sich die normalen Landgewitter meist einige Zeit auf, so dass man zusehen kann, wie die Wolkenambosse in den Himmel wachsen. In Texas gab es eine längere Phase der unauffälligen Latenz, wer länger dort lebte, konnte es an der Veränderung des Lichts erkennen, dass etwas bevorstand, dann ging alles sehr schnell. Wenn wir die Papiertüten mit dem ergänzten Grundbedarf für einige Tage ins Auto schoben, war die Sonne meist schon verschwunden. Die plötzliche, von punktuellem Neon nur noch mehr hervorgehobene Nachtschwärze mitten am Tag lässt keinen kalt, aber noch mehr ans Gemüt greift die Lautlosigkeit, mit der sie einhergeht, *muffling silence*. Sie ist so eindrucksvoll, dass man den Eindruck hat, sie würde alle Geräusche geradezu aufsaugen. Die Atmosphäre lastet jetzt wie ein nasser, warmer Sandsack auf den Schultern. Jetzt sieht jeder, dass er nachhause kommt. Die kleine Straße über die *rolling hills* verläuft wie in einem schwarzen Tunnel, bis die ersten Einschläge für eine grelle Sekundenbeleuchtung sorgen. Bei einer dieser Fahrten fiel das Licht des Blitzes auf eine aufgegebene Farbigenkirche am Straßenrand, deren verrottete Holzumrisse so plötzlich und krass aufleuchteten, dass ich den Eindruck mein Leben lang nicht mehr vergessen werde, auch wenn kein Erweckungserlebnis daraus geworden ist: *Do you see that light?* Da die Tiefdruckgebiete aus dem tropischen Golf von Mexiko unglaubliche Energiespeicher darstellen, die zudem noch über das aufgeheizte Land gezogen sind, können die Entladungen anders als bei uns lange dauern, bevor der erste Tropfen Regen fällt. Nun galt die Aufmerksamkeit ganz und gar der Waldbrandgefahr.

Unser Haus stand tatsächlich mitten in einem lockeren Wald von hohen *pines* auf sehr trockenem Boden: das bot zwar einen gewissen Schutz vor Blitzschlag, war aber durch die dichte Schicht aus Nadeln auch zugleich gefährlich. Kamen Gewitterstürme nach längeren Trockenperioden, musste einer aus der Familie nachts als Wache aufbleiben: nicht, weil man im Fall des Falles noch irgendetwas hätte retten können, sondern damit alle noch hoffentlich rechtzeitig in eines der beiden Autos springen können. Das östliche Texas liegt etwas abseits der *tornado alley*, die quer über den Riesenstaat vom Golf bis zum Panhandle reicht. Das heißt aber nicht, dass es sie dort gar nicht gibt. Während einer Autobahnfahrt auf dem Interstate 20 kurz vor Dallas sah ich mehrere kleinere schwarz am Horizont. Der Anblick lehrt die Furcht des Herrn, auch aus großem Abstand. Dies Gefühl verband uns Fahrgäste an Deck der Autofähre Terschelling-West–Harlingen auf der Rückfahrt vom Sommerurlaub letztes Jahr, als nach einem für die Nordsee ungewöhnlich schwülen Tag ein England-Tief kalte über warme Luft schichtete und drei kleine, aber unübersehbare Windhosen über dem Wattenmeer wie Staubsauger über die Wasseroberfläche wirbelten. *The LOrd is near.*

Schon beim Sinkflug auf Detroit im September 2006 war gut zu erkennen, was das Leitthema dieser Industrielandschaft ist. Kaum hatte die Maschine die Wolkendecke durchstoßen, die seit Neufundland den nordamerikanischen Kontinent verdeckt hatte, fiel der Blick auf endlose Autohalden, die sich am Rand von aufgegeben wirkenden Industriegebieten hinzogen. Obwohl auch immer wieder Blocks mit ärmlicher Wohnbebauung eingestreut waren, darunter viele abgebrannte Häuser, flogen wir so tief, dass ich schließlich Einzelheiten unterscheiden konnte. Unter mir standen auf betonierter und mit großen Flutstrahlern beleuchteter Fläche ungezählte Ford Taurus und Contour sowie Mercury Mystique der 90er Jahre. Was war das? Die Fahrzeuge sahen neu aus. Waren sie als unverkäuflich dem Markt entzogen worden und warteten nun hier auf eine Anschlussverwertung? Hinter einem hohen, oben mit Stacheldraht bewehrtem Zaun schloss sich ein Gelände an, auf dem unfertige Karosserien standen: auch größere Modelle, keine Kleinwagen, ordentlich nebeneinander. Der Eindruck war der einer Installation moderner Kunst. Vor mir selbst habe ich noch nie an der Zukunft des Verbrennungsmotor-Autos als der wichtigsten, am vielgestaltigsten umcodierbaren Identitäts- und Mobilitätsmaschine gezweifelt, die der Mensch je erfunden hat. Bei dem Anblick dieses automobilen Saurierskelettfelds schienen zumindest Fragen im Hinblick auf die Organisation und Selbstdarstellung dieses industriellen Felds möglich. Was wohl die um mich herum sicher vorhandenen Geschäftsreisenden der europäischen Filialen amerikanischer Autokonzerne bei diesem Anblick dachten? Solche Semi-Schrottplätze bei Rüsselsheim oder Köln würden große Beunruhigung erzeugen. Schließlich donnerten wir im Landeanflug über Slums aus Holzhütten auf die Landebahn und setzten etwas ruppig auf. Der äußerliche Zustand von *Detroit International* war mäßig.

Die Maschine rollte auf ein Ensemble flacher, verwitterter Plattenbauten ohne schicke Glasflächen zu. Der fahrbare Gangwayschlauch war marode und nicht schallgedämmt, daher verstand ich die Fragen der Beamten der *Immigration* nur bedingt. Aber das ließ sich klären, weil ich ja nicht den Flughafen verlassen, sondern meinen Anschlussflug nach Pittsburgh, Pennsylvania finden musste. *Welcome to the world's motor capital* stand überall zu lesen. Gut gefiel mir ein großer Laden für Modellautos, in dem alles in allen nur denkbaren Maßstäben zu haben war, was in Detroit jemals auf Räder gesetzt worden ist. Allerdings war ich dort ziemlich allein der Begeisterungsfähigkeit der bis über die Grenze der Hysterie gelangweilten Verkäuferin ausgesetzt, als ich einen Ford LTD Convertible von 1971 in weiß kaufte. Dann machte ich mich auf den Weg zu der Halle für den etwa einstündigen Flug nach Pittsburgh. Der Midwest-Bildband zeigt Erwartbares: eine Fertigungsstraße, in der Roboter punktschweißen und kein einziger Mensch zu sehen ist, dann eine Luftaufnahme des *Renaissance Center* an der *Riverfront*, eines 80er-Jahre-Stahlglaskomplexes im internationalen Schick, der die Stadt überragt. Von *Motortown* sieht man vor allem riesige Parkplätze, diese Stadt ist wirklich vorbildlich autogerecht. Allerdings sind die meisten Stellflächen leer. Welche Renaissance ist eigentlich gemeint: einmal wieder die des immer wieder totgesagten Autos oder die der Stadt mit ihrem eigenartigen Ineinander von Produktion, Verfall und Vorzeigeprojekten? Was ich aus der Luft gesehen habe, setzt sich auf dem Foto *downtown* fort: direkt neben dem Parkplatz des *Center* ziehen sich verfallende Backsteinlagerhallen am Fluss entlang, überhaupt ist dies der bevorzugte Baustoff der älteren Gebäude bis in die 50er Jahre. Das letzte Detroit-Bild des Bandes zeigt leicht ironischerweise einen Bahnsteig und zwei leidlich verbeulte Züge unterhalb des *Center*. Detroit hat auch eine ausgeprägte Eisenbahntradition. 1912/13 entstand in der Nähe der *Ambassador Bridge* ins kanadische Windsor, Ontario mit der spektakulären *Michigan Central Station* eines der größten Bahnhofsgebäude der USA. 1988 stellte Amtrak den Betrieb ein. Diese Renaissance steht noch aus.

Das Leben mit Booten am Wasser war ein zentrales Motiv in Comics und amerikanischen Fernsehserien, die meinen Blick auf die USA geprägt haben. Bildbeherrschend waren dabei nicht einmal spektakuläre Seacoast-Settings wie im kalifornischen Newport Beach oder tropische Anmutungen wie bei Flipper in Florida, sondern Bilder von den Großen Seen, ihren waldgesäumten Stränden, Felsküsten und kleinen Häfen. Ein Bildband über Minnesota erinnert mich an diese Assoziationen. Die riesige Hebebrücke über der Hafeneinfahrt von Duluth, Minnesota sah ich das erste Mal in einem Bericht für Westermanns Monatshefte aus den 60er Jahren,[4] die mir geschenkt worden waren: stumpfnasige Erzschiffe passierten sie, der Lake Superior war irreal blau. Die gewaltige, torartige Stahlgitterkonstruktion hat ihre ganz eigene Ästhetik, die sich nicht wie bei der Firth-of-Forth-Brücke der Eleganz

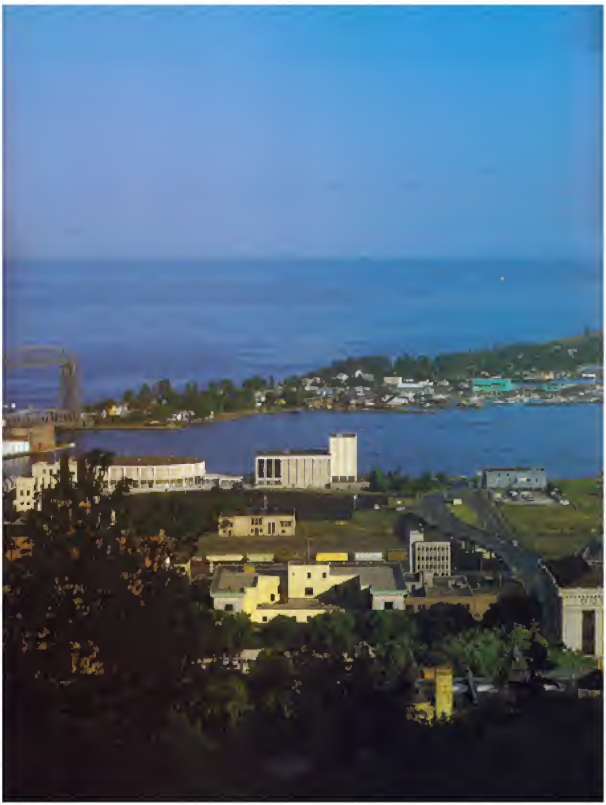
4 Klaus Hinsch, Minnesota. Land der zehntausend Seen, in: Westermanns Monatshefte 105 (1964), S. 65-74.

Abbildung 24 Duluth, Minnesota. Aerial lift bridge.

Quelle Ted Smart, David Gibbon, Minnesota, New York 1985, S. 33.

der Linienführung verdankt, sondern der schieren Größe ihrer Stahltürme und dem Eindruck, dass es eigentlich zwei Brücken gibt: hoch oben die Verbindung zwischen den Türmen an beiden Ufern und die eigentliche Hebebrücke als deren bewegliches Pendant. Schon immer verband ich mit dieser Spezialbrücke die Vorstellung, sie sei nicht eigentlich in erster Linie aus verkehrstechnischer Notwendigkeit gebaut worden, sondern vielmehr um unter Beweis zu stellen, dass es in den USA möglich ist, etwas so Eindrucksvolles zu realisieren. Erst viel später, als ich an die Technische Hochschule Karlsruhe kam, konnte ich erleben, dass Ingenieure tatsächlich so denken und an die Adresse einer Gesellschaft, die sie nicht machen lässt, bitterste, wirkungsgradgestützte, von allen gesellschaftlichen Kontexten absehende Vorwürfe über verpasste Chancen der Machbarkeit formulieren – allerdings weniger bei Brücken- als bei der Kernkraft. Ein anderes Bild, und dies passt nun ganz zu der wassernahen Tele-Ikonographie der 70er Jahre: kleine, bunte, meist eingeschossige Holzhäuser im Hafen von Duluth, alle mit eigenem Bootssteg. Da sie auf einer Landzunge liegen, geht der Blick auf der einen Seite auf den Hafen, auf der anderen durch lichten Baumbestand auf die ozeanartige Fläche des Lake Superior. Viele dieser Häuser werden älter sein als man denkt, die vielgeteilten Sprossenfenstern in den Veranden sprechen zur Sache. Kein Haus gleicht dem anderen, An- und Umbauten haben kuriose Formen erzeugt, bei denen es immer darum geht, so viel Wasserblick wie möglich zu bekommen. An der Größe der Boote ist ablesbar, wer hier wohnt: das kleinste, was hier vertäut ist, sind Sportyachten. In einigen Fällen werden Immobilie und Mobilie einen ähnlichen Wert haben. Wie wäre es, hier ständig oder zeitweise zu leben, unter so viel blauem Himmel und umgeben von so viel blauem Wasser, mit trocken-heißen Sommern und kontinentaleisigen, schneereichen Wintern? Ich vermute, dass sich manche Relevanzwahrnehmungen drastisch verschieben würden, was nicht gleichbedeutend damit sein muss, in einer semi-utopischen Auszeit-Landschaft vom Weltgeschehen abgeschnitten zu sein. Die sonstige Welt tritt etwas zurück, die soziale Nähe in den Vordergrund. Über die gibt es einiges zu sagen. Auch dieser Teil der USA hat seinen Anteil an den Problemen des sozialen Wandels, der Deindustrialisierung, der zunehmenden Unvereinbarkeit einer nur noch *deadlock* erzeugenden politischen Kultur angesichts immer weiter wachsenden, dringenden Handlungsbedarfs in praktisch allen Politikfeldern. Allerdings merkt man das alles nicht so direkt im nördlichen mittleren Westen: die asiatische Präsenz überall in Kalifornien, das Aussterben der Mittelschichten in Neuengland wie in den alten Südstaaten, die endgültige Historisierung der Mentalitätsschatten der WASPs, die völlige Abgehobenheit der neuen Supervermögenden von der sozialen Realität und historischen Tradition ihres eigenen Landes. Aber einem anderen Typus wird man hier häufig begegnen: den Urenkeln von George F. Babbitt. Es ist die Normalität seiner idealtypischen amerikanischen Biographie, die Sinclair Lewis vom Lake-Superior-Ufer in Duluth = *Zenith*

Abbildung 25 Duluth, Minnesota. Harbor and Lake Superior.



Quelle Ebd., S. 39. Ausschnitt.

ausgehen lässt, mit ihren kleinen alltäglichen Spannungen, Krisen und Höhepunkten, die nicht ganz zufällig zum weltweit beachteten Musterfall moderner Lebensverhältnisse im 20. Jahrhundert werden konnte. Warum also nicht Erfahrungen machen als Bürger des wahren *Zenith*, auch wenn das *boasting* heute nicht mehr in irgendeinem *business club*, sondern in einer von Babyboomern im Ruhestand beherrschten, von Al Gore inspirierten *charity*-Einrichtung zum Schutz der natürlichen Lebensumwelt des Lake Superior und, ganz ungestört von dessen Zielsetzungen, in den Yachtclubs, stattfindet?

Copyrighted material

Am Straßenrand

Zwei Fotos des Citroën SM

Abbildung 26 Gemacht für das sanfte Gleiten bei 140 mit Designbewusstsein. Das reichte aber nicht.

Quelle http://www.collectioncar.com/files/484-11277108141-SM1.jpg [9.5.2012].

Wenn das Vorgängermodell eine schon zu laufender Produktionszeit in den Designolymp erhobene Göttin ist und auch so heißt,[1] wie baut man dann einen Nachfolger? Nicht nur vor diesem Problem stand Citroën Ende der 60er Jahre, denn in dieser speziellen Frage verdichteten sich viele paradigmatische Veränderungen in der sozialen Konstruktion von Automobilität. Das Phänomen der 1956 vorgestellten und seither nur marginal veränderten DS beruhte auf dem singulären Status einer zeitlosen Ikone für automobile Zukunftsprojektionen. Die DS war ein Mythos des Alltags im Sinne von Roland Barthes[2] und daher eine

1 Im epochalen Vergleich Paolo Tumminelli, Car Design, New York/Düsseldorf 2004, S 130 f.

2 Roland Barthes, Der neue Citroën (1956), in: ders., Mythen des Alltags (zuerst Paris 1957), Frankfurt am Main 2010 u. ö., S. 196-198, 196: „Ich glaube, daß das Automobil heute die ziemlich genaue Entsprechung

so starke Identitätsmaschine, dass sie die Zeitgebundenheit ihrer realen Technik und körperlichen Materialität mithilfe immer neuer Generationen von faszinierten Nutzern zu transzendieren vermochte.[3] Auch Modell T und Käfer hatten es zu intergenerationellen religiösen Gemeinden gebracht, aber von sozial anders konstruierter konfessioneller Qualität. Die DS war nicht so praktisch multifunktional wie diese Lastesel, sondern vor allem ästhetisch schön und auf spezifisch französische Weise komfortabel. Und genau diese letzte Eigenschaft war nun doch wieder zeitgebunden, da sich mit dem industriegesellschaftlichen und soziokulturellen Wandel der 60er Jahre die Nutzerwahrnehmungen vom automobilem Komfort veränderten, vor allem: pluralisierten. Makroorientierte Historiker werden an dieser Stelle gebetsmühlenartig ökonomische und fertigungstechnische Paradigmenwechsel von Wohlstandsverteilung und Motoren- sowie Karosseriebau anführen und mit dieser Perspektive einmal mehr am Nutzer habituell vorbeiargumentieren. Den sehen sie nur als leicht dämlichen, auf die dümmsten sloanistischen

Abbildung 27 Etwas besonderes, aber kein Alltagsmythos.

Quelle http://www.autowallpaper.de/Wallpaper/Citroen/Citroen_SM/bilder/Citroen_SM%20(2).jpg [9.5.2012].

der großen gotischen Kathedralen ist. Soll heißen: eine große epochale Schöpfung, die mit Leidenschaft von unbekannten Künstlern entworfen wurde und von deren Bild, wenn nicht von deren Gebrauch ein ganzes Volk zehrt, das sie sich als ein vollkommen magisches Objekt aneignet. Der neue Citroën ist offenkundig vom Himmel gefallen, insofern er sich zunächst als ein superlativisches *Objekt* darstellt."

3 Vgl. Hans Otto Meyer-Stellbrink, Citroën DS. Das ungewöhnlichste Serienautomobil aller Zeiten, Brilon 2003.

Tricks hereinfallenden Käufer, dessen Rolle mit dem Fahrzeugerwerb endet. Dabei gerät völlig aus dem Blick, dass und wie dramatisch sich die biographische Relevanz von Automobilität und die Formen der Nutzeranpassung an Fahrzeuge seit den 50er Jahren verändert hatten. Das Erleben der Welt durch Windschutz- und Seitenscheiben – und zwar nicht durch irgendwelche, sondern ganz bestimmte – war nun auch in Europa zu einem biographischen Prägefaktor erster Ordnung geworden. Die Mobilitätsmuster der westeuropäischen Gesellschaften und ihres sozialen Wandels ließen sich ohne Berücksichtigung der Qualitätsveränderung im massenhaften automobilen Individualverkehr und der sozialen Rollen, die sich durch ihn artikulierten, ebensowenig verstehen wie der Selbstbildwandel von Autofahrern. Der SM von 1972[4] war eine Antwort auf genau diesen im Hinblick auf das gesamte automobile Konsumniveau gehobenen und zugleich unübersichtlicher gewordenen Kontext, der es nicht nur Citroën erschwerte, spezifische Fahrzeugkonzepte zu lancieren. Avanciert, hybrid und ausgeprägt konzeptionell steht er – nicht mehr ‚sie'! – vor uns.[5] An die Stelle der im unvorteilhaften Seitenblick auf die DS ausgeprägten

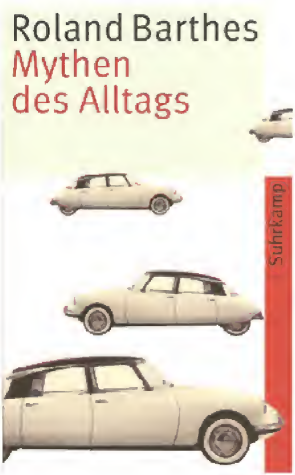


Abbildung 28 Cover von Roland Barthes, mit Ur-DS.

Quelle Roland Barthes, Mythen des Alltags (zuerst Paris 1957), Frankfurt am Main 2010 u. ö.

4 P. Tumminelli, Car Design, S. 240 f.
5 Vgl. Ulrich Knaack, Citroën SM und CX, 1970–1991, Stuttgart 2003, S. 8-31.

Pummeligkeit ist ein flachgestreckter Fahrzeugkörper mit amerikanischer Motorhaubenlänge getreten, die in einem optischen Spannungsverhältnis zum sportlichen C-Säulenheck tritt. Vorder- und Hinteransicht sind jeweils auf ihre Weise spektakulär, scheinen aber nicht zum selben Fahrzeug zu gehören: vorn die raumschiffartige Vollverglasung der Scheinwerferpartie vor der Kühlerhaube einer Großlimousine mit intarsienartig eingelegtem Doppelwinkel-Signet, hinten eine Mischung aus Sportwagenheck und wiederum zeittypisch amerikanisierenden Buntglasflächen über der exzentrisch flachen Heckscheibe. Der Maserati-Sechszylinder machte den SM zwar kurze Zeit zur schnellsten Serienlimousine, aber selbstverständlich gab es schnellere Autos. Das war auch nicht der Punkt Der bezeichnenderweise ungefähr parallel zur Einstellung der späten DS-Produktion 1975 aufgegebene SM fand keine breite Nutzerakzeptanz, und mit der DS hatte das nur bedingt zu tun. Mäklige Geschichten über die angebliche Unzuverlässigkeit des Motors – regelmäßige Wartungsbedürftigkeit der mechanisch vom Fachmann nachzuspannenden Steuerungsketten – und die angebliche Kleinheit des Fahrgastraums dominierten das Bild. Nur eine davon unbeeindruckbare Anhängergemeinde von Enthusiasten hielt am SM fest. Einem jahrzehntelangen Nutzer zuzuhören lohnt.[6] Denn die Macken des SM waren nicht unbedingt ausgeprägter als die Eigenheiten anderer Fahrzeuge, aber die Nutzerwahrnehmung hatte sich verändert. Der SM und sein ungewöhnliches Design konnten nicht mehr kompensieren, dass es andere Konzepte von Fahrkomfort und Alltagstauglichkeit gab, im Vergleich zu denen der SM nur eine denkbare, nicht mehr die allgemein akzeptierte Antwort war. Die DS war keine Geschmacksfrage gewesen, der SM war es. Er war kein „vollkommen magisches Objekt" im Sinne von Roland Barthes.

Zwei Fotos des Renault 15

Bereits 1961 interessierte sich der Soziologe Hans Freyer in seiner Phänomenologie von ‚Gesellschaft und Kultur' für das soziale Leben der Dinge in unseren Biographien:

> „Das Verhältnis des Menschen zu den Dingen, mit denen er umgeht, versachlicht sich in dem Grade, in dem Technik in ihnen investiert ist […] Am vollkommensten gilt es, wenn ein Gegenstand seine technisch perfekte Form erreicht hat. […] Die Dinge werden dann rund und glatt vor lauter Zweckmäßigkeit und geben keine Anhaltspunkte mehr für ein persönliches Attachement. Sein Auto liebt man nur im Scherz wie das Kind seinen Roller."[7]

6 Quelle: http://www.youtube.com/watch?v=URHN9T_0tKY [9.5.2012].

7 Hans Freyer, Gesellschaft und Kultur, in: Propyläen Weltgeschichte. Eine Universalgeschichte, Bd. 10: Die

Abbildung 29 Renault 15 GTL, 1979. Nicht jedermanns Traumauto, für manche allerdings schon.

Quelle http://photo.netcarshow.com/Renault-15_GTL_1979_photo_01.jpg [14.4.2014].

Die vollständige und irreparable Verkehrtheit, ja Blindheit dieser Sichtweise für die Vielfältigkeit der sozialen Realität hat sich automobil-synästhetisch in meine Erinnerung eingebrannt, weil ich abends nach einer Zurkenntnisnahme von Freyers sanft kulturkritischer Deutung die Filmkomödie ‚Der große Blonde mit dem schwarzen Schuh' von 1972 im Fernsehen sah. Pierre Richard fuhr in einem damals noch recht neuen organgenen Renault 15 durch Paris und neuen Verwicklungen entgegen. Dieses in die Zeit und zum Film passende Fahrzeug ist automobilgeschichtlich nicht unbedingt als epochenverändernder Innovationsträger anzusprechen – trotz mancher technischer Finessen wie der aus Stahlblech gestanzten Hinterachse, die an zwei gezogenen Längslenkern und einem zentralen Dreieckslenker aufgehängt war.[8] Aber kein einziger Käufer dürfte sich deshalb für den Renault 15 entschieden haben. Möglicherweise zeigt das zwischen 1971 und 1979 hergestellte Coupé mit der sehr frühen Vorwegnahme bestimmter Attribute des 80er-Jahres-Designs gerade in seiner 4-Zylinder-Reihenmotor-Normalität, warum Freyer Anfang der 60er Jahre mit seiner Einschätzung der Entpersonalisierung des humanen Artefaktbezugs vollkommen falsch lag. Der Soziologe hatte keinerlei Blick und Verständnis für das Phänomen der Faszination, die von Technik und insbesondere von den pluralen Interpretationen des Leitartefakts im 20. Jahrhundert, dem Automobil, ausgeht. Die Feststellung, dass sich „[d]as Verhältnis des Menschen zu Dingen, mit denen er um-

Welt von heute, hg. v. Golo Mann, Berlin u.a. 1961, S. 499-591, 537.

8 http://de.wikipedia.org/wiki/Renault_15.

geht, versachlicht",[9] je massenindustrieller und ‚technischer' sie sind, geht an dem Aspekt des Ankommens von Technik in modernen Biographien und an ihrer prägenden Wirkung in Lebensläufen völlig vorbei. ‚Sachliche' Gründe für einen Renault 15 gibt es wenige. Man sollte daher sagen: Das Verhältnis des Menschen zu den Dingen, mit denen er umgeht und sich umgibt, bietet in der vollentfalteten späten Industrie- und Mobilitätsgesellschaft vollkommen neue, schier unbegrenzte Möglichkeiten der individuellen Identifikation mit Technik. Die ‚Perfektion' der Form ist dabei ein Kriterium, das im wirkungsgradfetischistischen Denken der Ingenieure und der daraus für Marketingzwecke abgeleiteten vermeintlichen Produktionalität zwar immer wieder beschworen, aber schon allein dadurch strukturell ad absurdum geführt wird, dass jedes neueste Produkt einschließlich des Facelifts wirkungsgrad- oder zumindest doch begehrlichkeitsoptimiert im Vergleich zum Vorgänger ist. Was eine ‚technisch perfekte Form' für den Anwender in seiner Biographie bedeutet, hätte sich Freyer einmal fragen sollen. Vielleicht ließ er das bleiben, weil er die Antwort darauf ahnte und sie ihm nicht gefiel. Nur aus einer solchen Kränkung heraus ist die Plattitüde verständlich, mit der Freyer zum finalen Schlag gegen die emotionale Wahrnehmung von Technik und Automobilität ausholt: dem Vorwurf der Infantilität. Er fällt auf den zurück, der ihn erhoben hat. Ich wüsste ganz gern, welches Auto Hans Freyer Anfang der 60er Jahre gefahren hat und mit welchem Gesichtsausdruck er hinterm Lenkrad saß. Der könnte infantiler als der von Pierre Richard im Renault 15 von 1972 gewesen sein.

Abbildung 30 Und von hinten. ‚Technisch perfekte Form' ist hier nicht das Kriterium.

Quelle http://photo.netcarshow.com/Renault-15_GTL_1979_photo_02.jpg [14.4.2014].

9 H. Freyer, Gesellschaft und Kultur, 537.

Zwei Fotos des Renault 16

Ähnlich wie der optimiert keilförmige NSU Ro 80 von 1967 bot die Formensprache des Renault 16 aus dem Jahr 1964 erstmalig den Archetyp eines heute, genauer gesagt: bis in die 90er Jahre selbstverständlichen Fahrzeugmusters, das wir kontextualisieren müssen, um es wieder als innovativ erkennen zu können: Weil wir die Umrisse dieses Autos gewohnheitsmäßig als zeitgenössisch interpretieren und daher mit einer gewissen Gleichgültigkeit zur Kenntnis nehmen werden. Grenzverwischungen zwischen Limousine und Nicht-Limousine waren in den 60er Jahren beim Käufer noch nicht populär. Volkswagen führte das gesamte Jahrzehnt hindurch einen regelrechten Feldzug zur Etablierung von Akzeptanz für seinen 1500/1600 Variant mit Boxermotor.[10] Ganz auf der Linie der Firmentradition präsentierte Renault mit dem R 16 ein Experiment in der Verbindung von Designanspruch und Alltagstauglichkeit, das sich von den Konkurrenten deutlich abhob: ein Großserienfahrzeug der Mittelklasse mit ausgeprägtem Schrägheck, betonter Kantigkeit der Linienführung und einer eigenwilligen Frontpartie, die zeitgenössische amerikanische Trends europäisierte. Die soziale Konstruktion der Vorzeigereichweite dieser Novität enthielt eine ganze Reihe von Paradigmenwechseln mit Signalwirkung, im Verhältnis zu denen der Verzicht auf die gewohnte Stufenheckkonstruktion geradezu zum Oberflächenphänomen schrumpft. Mit dem vorgängerlosen R 16 begann Renault damit, die Komfortwahrnehmung gehobener Mittelklasseautos neu zu definieren und den führenden

Abbildung 31 Renault 16 TS: ein französisches Automobil.

Quelle http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Renault_16_TS_001.JPG&filetimestamp=20071130004043 [12.5.2012].

10 Vgl. Rolf-Ulrich Kunze, Eine Limousine, die (k)eine ist. Soziale Rolle in der Werbung von den VW 1500/1600 Variant, in: ders., Symbiosen, Rituale, Tourinen. Technik als Identitätsbestandteil. Techniakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre, Karlsruhe 2010, S. 99-119.

Abbildung 32 Das man auch von hinten ansehen kann.

Quelle http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Renault_16_TS_002.JPG&filetimestamp=20071130002959 [12.5.2012].

Konzepten in diesem Bereich – also u.a. der mittelgroßen amerikanischen Limousine nach Buick-Art, dem soliden deutschen Mittelklasse-Kraftwagen mit Pontonkarosserie von Mercedes und der DS von Citroën – etwas Neues entgegenzusetzen: weniger hochmotorisierte Blechlandschaften um weiche Kinositze als bei Buick, mehr Designorientierung als beim biederen Mercedes 180er, mehr Innenraumnutzbarkeit als bei Citroëns ohnehin schon in den automobilen Olymp erhobener Göttin, bei der weiterhin zwischen einer Limousinen- und einer Break-, also Kombi-Variante, unterschieden wurde, die im übrigen sehr teuer war. Die DS-Limousine war das Auto für die ENArchie, der Renault 16 taugte für die wohlhabendere Mittelstandsfamilie mit statistischen 1,7 Kindern und den Bürgermeister in der Bretagne. Aber nicht nur das, und nicht nur in Frankreich. Diese Multifunktionalität als multiple soziokulturelle Codierbarkeit war und ist eine komplexe Eigenschaft von Automobilen, die vom Innenraum her gedacht und konstruiert werden muss, wenn sie erfolgreich in vielen Nutzerbiographien ankommen will. Denn hier geht es nicht um das Bild, das der Nachbar oder Berufskollege vom eigenen Auto hat, sondern um die mögliche Bandbreite von jeweils eigenen Nutzungen, auf die nur der Nutzer kommt, nicht der Hersteller. Sicherlich kann man automobilgeschichtlich hier zu recht einwenden, dass sich auch mit sehr einfachen Fahrzeugen wie dem Modell T und dem VW 1200 unendlich viele soziale Nutzerkonstruktionen verbunden haben. Doch 1964 ist im Hinblick auf das Verhältnis von Auto, Nutzer und Gesellschaft nicht 1920 und nicht 1955. Der Renault 16 ermöglichte allseitig gute, also sicherheits- und panorama-orientierte Sicht für Fahrer und Passagiere, bequemes Sitzen bei weicher

Wegfederung der Rue nationale und der Landstraße im Périgord, gute Beladbarkeit mit Familiengepäck durch die Heckklappe, Bedienfreundlichkeit durch Überschaubarkeit und Reduktion auf das Wesentliche am Arbeitsplatz des Fahrers. All dies haben wir als unhinterfragbaren Standard im Hinterkopf, wenn wir heute eine Autotür in der Hand haben. Aber wie weit sind aktuelle obere Mittelklasse-Wagen wie der Passat CC mit ihren straff gefederten, von gigantischen Kardantunneln durchzogenen, unbequemen und engen Fahrgastzellen im Geist des sportlichen Panzerwagens von der Dienstleistungsgesinnung und Multifunktionalität eines Renault 16 entfernt? Bösartige Kraftwagen und giftige Schnellfahrmaschinen des allgemeinen Mobilitätskriegs, aber keine Automobile.

Abbildung 33 Der Innenraum eines Renault 16 von 1966.

Quelle http://bringatrailer.com/wp-content/plugins/PostviaEmail/images/1966_Renault_R16_For_Sale_Interior_resize.jpg [12.5.2012].

Copyrighted material

In H0, 0 und G

Der Röwa-Katalog 1970/71

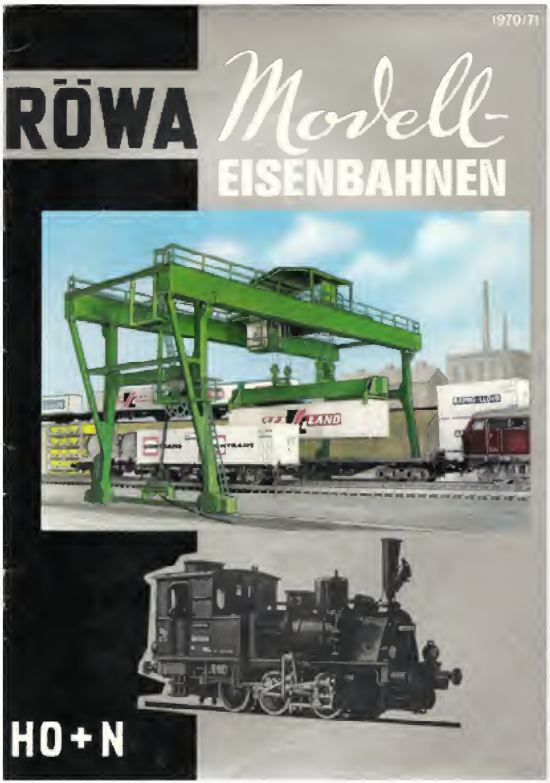
Die kurze Geschichte der Firma Röwa steht für die endgültige Entwicklung der Modelleisenbahn vom Spielzeug zur vorbildorientierten Maßstäblichkeit. Der 1959 gegründete Betrieb setzte von Anfang an auf den im Modellbau noch neuen Werkstoff Plastik, was sich als entscheidende Innovation erweisen sollte, denn die Marktführer Märklin und Trix beharrten an der Wende der 50er zu den 60er Jahren noch auf Blech.[1] Weitere Neuerungen waren Siebdruck, Snap-in- anstelle von geschraubten oder genieteten Verbindungen sowie die wegweisende Röwamatic-Kurzkupplung. 1961 übernahm Röwa die Konzeption und Herstellung von Kunststoffmodellen für Trix, die im Programm durch ihre Vorbildgerechtigkeit sofort auffielen: u. a. DB-D-Zugwagen im damals und noch lange üblichen verkürzten Maßstab 1 : 110 und den DB-VT 08. 1967/68 kamen ungewöhnlich realistisch gestaltete Güterwagen und ein Modell des alten Dampflok-C-Kupplers T3 heraus. 1968 endete Röwas Zusammenarbeit mit Trix, weil man dort den konsequenten Weg zu Supermodellen nicht mitgehen wollte. Röwa machte sich selbständig und produzierte nun für den Zweileiter-Gleichstrom-Markt. Hauptgesellschafter wurde zudem die Rokal GmbH,[2] eigentlich ein Autoteilehersteller, der allerdings auch bis um 1970 Modellbahnen der in Westdeutschland unüblichen, DDR-typischen Spur TT herstellte. Der Katalog 1970/71 zeigt das Aufblühen des H0- und eines kleinen, 1972 an Trix verkauften und dort Minitrix benannten N-Sortiments von Röwa zu Beginn der 70er Jahre. Eine Wiederbelebung der TT-Programms von Rokal kam nicht zustande: die Konkurrenz durch die neue Spur N verhinderte das.

Rokal überlebte in seinem automobilen Geschäftsfeld die Folgen der ersten Ölkrise nicht, das riss auch Röwa in den Abgrund. Was für eine Ironie: Beim Vorbild hatte das Auto seit den 50er Jahren die Bahn existenziell herausgefordert und unter Modernisierungszwang gesetzt, jetzt wirkte die Energie- und daraus folgende Autobaukrise auf das Modellbahngeschäft zurück. 1974 kam der Konkurs für Rokal, 1975 für Röwa. Ein Teil der Röwa-Formen wie die des Star-Produkts, des Modells der Münchner Olympia-S-Bahnreihe 420, wurde von Roco H0 übernommen und trug dort zur deutlichen Hebung des Produktionsniveaus bei, in dessen Folge aus Roco

1 Die firmengeschichtlichen Daten nach http://de.wikipedia.org/wiki/Röwa [11.3.2013].

2 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Rokal [11.3.2013].

Abbildung 34 Keine Angst vor Gegenwart und Vergangenheit in H0, maßstabssetzend.



Quelle Ebd., Cover vorn.

der Massenserienhersteller der Maßstäblichkeit in H0 wurde. Röwas Firmengründer Willy Ade bot unter seinem Namen exakt maßstäbliche und daher teure Spitzenmodelle in H0 an. Für den größten Teil seiner Innovationen war der Modellbahnmarkt Anfang der 70er Jahre noch nicht reif. Aber um 1980 gab es kaum einen Trend, der nicht in irgendeiner Weise mit Röwa zu tun hatte.

Dass Röwa vieles anders machte als die übrigen Hersteller, war dem Katalog anzusehen: harte, illusionsfreie Ingenieursgraphik, klare Produktorientierung ohne das Drumherum der Weihnachtsanlagenlyrik. Wer sich für Röwa entschied, musste von der Modellbahnerei nicht überzeugt werden, sondern wusste, was er suchte. Schon das Cover versammelt Flagschiff-Produkte: einen Container-Kran, passend zum Containerwagen-Sortiment Lbs 598 mit ungewöhnlichen Sondermodellen wie 20-Fuß-Flachtank- und 20-Fuß-ISO-Kühlcontainern, die BR 216 der DB – „Chassis und Gehäuse aus hochwertigem Kunststoff bis in kleinste detailliert"[3] – und das Modell der T3 als DB-BR 89[70]:

> „Alle Details in unübertrefflicher Präzision und Feinheit nachgebildet. Frei aufgesetzte Rohrleitungen, Armaturen, Griffstangen, bewegliche Allan-Tricksteuerung, vorbildgerechte Beschriftung, alle Achsen angetrieben, Haftreifen, abgedecktes, hochuntersetztes und wartungsfreies Getriebe, Perma-Motor, Fahrwerk Metall, Aufbauten aus hochwertigem Kunststoff, 4 beleuchtete Lampen."[4]

Der Superlativismus ist verzeihlich, wenn man einen Blick auf die zeitgenössischen Standardprodukte in H0 wirft: DB B4n-2. Klasse-Nahverkehrs-Silberlinge mit richtigem Pfauenaugenmuster, schwarz vernickelte Radsätze am DB B4ym-2. Klasse-Schnellzugwagen – „zu allen Systemen (außer Trix Expreß passend)"[5] –, ein hochdetailliertes Modell des DB-Behelfspackwagens MD4ie mit korrekten Schwanenhals-Drehgestellen oder des zweiachsigen privaten Feingutschüttwagens im DB-Wagenpark mit Werbeaufdruck ‚man trägt TREVIRA' oder die Neuentwicklung der Güterzug-Altbau-Elok BR E 91 mit Nachbildung des Blindwellen- und Stangenantriebs durfte man bei der Konkurrenz noch nicht oder jedenfalls nicht in dieser Qualität erwarten.

Röwa war der letzte große Innovationsträger, man kann sagen das Epitom eines hochprofessionalisierten H0-Modelleisenbahnbaus noch in der Kontinuität der 30er bis 60er und vor der digitalen Zeitenwende der 80er Jahre. Aber das ist ein Kapitel für sich: das einer hybrid gewordenen Modellbahn, die sich aus ihrer Rolle als technikdidaktisches Massenprodukt verabschiedet hat und in einem durchaus profitablen Nischenmarkt Premiumprodukte für wohlhabende Ruheständler anbietet,

3 RÖWA-Modelleisenbahnen 1070/71 H0 + N, Unterensingen 1970, S. 4.
4 Ebd., S. 3.
5 Ebd., S. 6.

Abbildung 35 BR 216 in richtigen Proportionen der runden Kanten des 60-Jahre-Designs.

Röwa HO

Lokomotive 216 (V 160)
für alle HO Gleichstrom-Gleissysteme

Absolut maßstäbliches HO-Model der Dieselloko-motive Reihe 216 (V 160) der DB mit Federpuffer.

Zwei zweiachsige Drehgestelle mit vorbildgerecht nachgebildeten Drehgestellblenden. Antrieb aller 4 Achsen mittels Kardanwelle, Aufgepreßtes Spezial-Permanentmotor über hochuntersetzten, sehr spielarmen, selbstschmierenden, vollständig gekapselten Getriebe! Dadurch eine für alle Modelle dieser Größenordnung kaum zu überbietende Zugkraft und modellbahngerechte Geschwindigkeiten, kein Aufsetzen der Drehgestelle beim Anlaufen. Beleuchtetes Drehlicht-Stützensignal. Beleuchtung über

Für 12 V Gleichstrom Zweileiter Gleisanlagen (passend zu Fleischmann, Hamo, Trix International u.a.) mit zu Märklin passenden Kupplungen (und Tauschkupplungen zu Fleischmann).

umschaltbarer Leuchtstäbe ist weiß in Fahrtrichtung angeschaltet. Chassis und Gehäuse aus hochwertigem Kunststoff bis ins kleinste detailliert, trotzdem leicht abnehmbar ohne Kabelverbindung zwischen Chassis und Lokkörper im Dach! Eingesetzte Griffstangen und Laufstege an den Stirnseiten, eingesetzte Fenster und Lufterbänder mit metallisierten Rahmen. Dach mit aufgesetzten Lüftern, Glasfenster und abnehmbaren Jalousie-Einsatz zum Auswechseln der Lampchen. Rückwandt für Fleischmann-System. Nachbildung der Führerstandsverriegelung mit Lokomotivführer. Unverwechselbare Bauartfarbe. Farbgebung nach DB-RAL-Norm. Länge über Puffer 18,38 cm.

Diese Lokomotive jedoch für Gleichstrom-Gleisanlagen (passend zu Trix Express) mit Schienenschleifern und Kupplungen passend zu Trix.

4

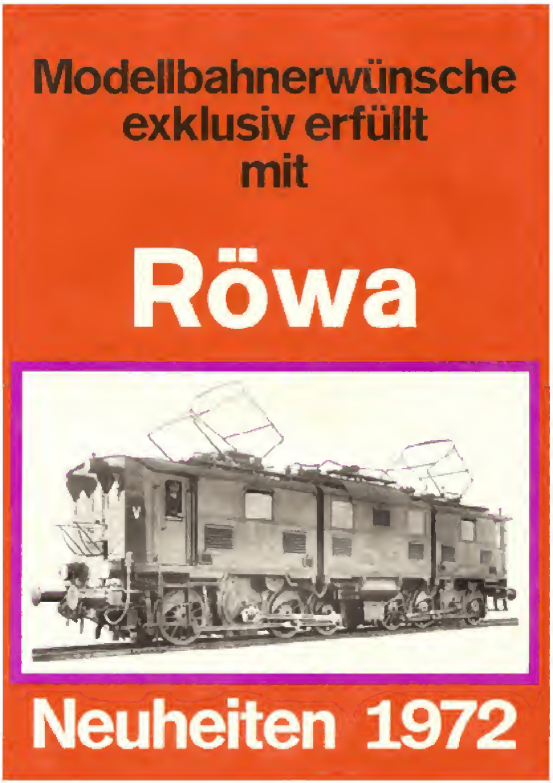
Quelle Ebd., S. 4.

die sich in ihrer Jugend die Nase vor Schaufenstern mit unerreichbaren Röwa-Modellen plattgedrückt haben. Deren Charme der perfekten Imperfektion ist dahin.

Abbildung 36 H0-Perfektion nach der Vorstellung von Röwa: in den frühen 70er Jahren noch zu früh für den Massenmarkt. Auffällig die Ähnlichkeit in der Exzentrik der Modellentwicklung zu VEB Piko – nur konnte dort kein ‚hochwertiger Kunststoff', sondern musste spröde Buna-Plaste verarbeitet werden.

Quelle Röwa, Faltblatt, o. O., o. J., ca. 1972/73, Innenseite Mitte.

Abbildung 37 Ähnlichkeit mit den Olympia-Leitfarben 1972 – und ein provozierend komplexes H0-Modell.



Quelle RÖWA Neuheiten 1972, Unterensingen 1971 [Faltbeilage], Cover vorn.

Abbildung 38 Eine Röwa-Spur im Spielzeugkontext des Trix-Katalogs 1973/74: T3 mit alten Preußen.

Quelle Trix 73/74 Gesamtkatalog, Nürnberg 1973, S. 31.

Eine Modellbahn-Karikatur

Eine Karikatur von dem führenden Modellbahnautoren Ivo Cordes: zwei Modelleisenbahner müssen erleben, dass die H0-Menschen ihrer Anlage gegen den (Modell)-Eisenbahnbau protestieren und sind ratlos. „Gerade wollte ich anfangen, die Schienen zu verlegen – und nun so was!" Eine fäusteballende Wutbürgerrotte protestiert: „Preiser Männer u. Frauen wehrt euch!" „Um einmal um den Ort zu fahr'n brauchen wir keine Eisenbahn!" Dieser gezeichnete Witz ist auf mehreren Ebenen schief, und genau darin ist er ein bezeichnendes Stück Modelleisenbahnerhumor. Dessen einzige Funktion besteht darin, von der OHL-mäßigen Bierernstigkeit der (deutschen) Akteure abzulenken, die in ihrem Modellmaßstab alles verstehen, nur keinen Spaß. Eine gewisse Offizierskasinohaftigkeit gibt es: schnoddrig-zynische Kommentare über die mangelnden Fähigkeiten von anderen Modellbahnern, auch schmutzige kleine Späße am Rande, in denen es meistens um Sexuelles in Form der Projektionen sonst unterdrückter Phantasien geht: eine nackte H0-Frau auf einem Bahnsteig, ein kopulierendes Pärchen hinter einem Islandmoos-Busch, ein H0-Straßenstrich am Plattenrand. Ironische Distanzierung vom eigenen Tun und der selbstgeschaffenen symbolischen, kulturellen Repräsentation war noch nie ein Kennzeichen der deutschen Modelleisenbahnerei. Dienst ist Dienst und Schnaps ist Schnaps. Wo kämen wir da hin? Ironische Brechungen in H0 und anderen Maßstäben konnte bzw. kann man in Großbritannien (Landschaften zu Dickens, Doyle und Agatha Christie oder Monty Python), in den USA (Wildwest- und Großstadtparodien), in Österreich (K. u. K.-Eigenzeitlichkeit) und sogar in der DDR (Hinterhofseiten des realen Kaputtismus mit maßstabsgetreuen roten Fahnen und Spruchbändern ‚Wir bauen am Sozialismus im ersten Arbeiter- und Bauernstaat auf deutschem Boden') finden, nicht bei uns, wo jeder anständige Hobbyausübende ein geistiges Mitglied der Reichsmodellbahnnormkammer ist. Cordes' Karikatur appelliert an diesen deutsch-technoiden Allherrschafts-Instinkt des Modellanlagenbauers als Gottvater und auk-

torialer Supererzähler – eben: Ingenieur – in Artefaktform. Es sind Gottessorgen über die unvernünftige Schöpfung, die uns hier präsentiert werden. Zur Emotionalität des Modellbahners gehört das Gefühl ihres Schöpfers, alle Dinge gemacht zu haben, wenn auch in sehr viel mehr als sieben Tagen und regelmäßig ohne Sonntagsruhe. Der H0-Gott ist, noch radikaler als der Jahwe der Thora, ein aktiver, eingreifender und höchst eifersüchtiger, unduldsamer Gott. Er zürnt oder ist zerknirscht über den Eigensinn dessen, was er aus schlechtem Material geschaffen hat. Niemals wird er, der Deus faber, ruhen und sehen können, dass alles gut ist. Aber diese ständig steuerungs- sowie nachklebebedürftige und nun auch noch obstinate Schöpfung, die Cordes hier präsentiert, ist, an den Vorstellungen ihres Gottes gemessen, hochgradig fehlerhaft: Bei der Modellbahn kommen erst die Schienen, dann die sozialen Konstruktionen der Welt, durch sie (letztlich immer im Kreis herum) führen. Bei Cordes ist die Welt schon vorher da, und dann noch in außerordentlich scheußlicher Form: zu große Zwiebelturmkirche im zu kleinen Dorf aus kitschigem Retro-Fachwerk: lauter schwere Gestaltungsfehler, gegen die Ivo Cordes als Fachautor im em stets angeschrieben hat. Dennoch passt die Karikatur in ihre Zeit, die späten 70er Jahre. Bürgerproteste gegen technische Großprojekte von der Atomenergie über den Straßen- bis zum DB-Neutrassenbau gehören immer mehr zum Tagesschau-Alltag und machen die leitenden Politiker und Ingenieure, ebenso ratlos wie die beiden Modellbahngötter bei Cordes. Sie sollten sich unbedingt um ein moderiertes Verfahren der Technikfolgenabschätzung kümmern. 1980 werden die Grünen gegründet, und die könnten ganz schnell im H0-Rathaus und im Landtag der H0-Landeshauptstadt sitzen.

Abbildung 39 Bestürzte H0-Götter.

Quelle Eisenbahn-/Modellbahnmagazin 15 (1977), H. 10, S. 71.

Eisenbahnen in Deutschland I

Wolfgang Messerschmidts 1979 erschienener Reiseführer für Eisenbahnfreunde erschien zu einem Zeitpunkt, als der soziale, gesellschaftliche, kulturelle, wirtschaftliche und technische Wandel[6] härter als jemals zuvor nach der Bahn griff. Den Rang als die wichtigste nationale Verkehrsinfrastruktur hatte sie im Bereich der Bundesbahn schon seit der zweiten Hälfte der 1960er Jahre verloren. Für die DDR-Reichsbahn galt das ausdrücklich nicht.[7] Die automobile Massengesellschaft westdeutscher Prägung sah in der Bahn nur noch ein Komplementärsystem für all das, was sich nicht bequemer und gefühlt günstiger mit dem eigenen Auto erledigen ließ. Nun hatte im dichtbesiedelten und von seiner Mittellage in Europa geprägten deutschen Verkehrsraum dieser Relevanz- und Akzeptanzverlust nicht so dramatische Folgen wie in den USA seit 50er Jahren, wo der größte Teil des im 19. Jahrhundert geknüpften Eisenbahnnetzes zwischen Atlantik und Pazifik, Kanada und Mexiko nach und nach verschwunden war. Die Eisenbahn in Deutschland blieb ein im Lebensalltag vieler Menschen wichtiger Faktor, aber gerade deshalb sie stand unter enormem Veränderungsdruck. Das lag auch daran, dass sich die Anforderungen von Wirtschaft, Gesellschaft und Politik zumal seit den Umbrüchen der 60er Jahre schneller wandelten als das dem großtechnischen System Bundesbahn möglich war. An zwei symbolträchtigen Parallelereignissen wird das deutlich: Zum Zeitpunkt der Außerbetriebsetzung der letzten im Regelverkehr eingesetzten Dampflokomotiven 1977 bei der DB war die seit den 50er Jahren vorangetriebene Elektrifizierung des Netzes zwar auf den Hauptstrecken, aber bei weitem noch nicht in der Fläche abgeschlossen. Bezeichnenderweise findet sich in Messerschmidts Eisenbahnreiseführer auf der Seite gegenüber der Titelei eine Übersichtskarte zur Elektrifizierung im Streckennetz der DB, Stand: 1. Juni 1978. Der erläuternde Text quantifiziert das: Von den 28.000 Streckenkilometern der Bundesbahn waren etwa 40 % elektrifiziert. Dass die fehlenden 60 % schon deshalb nicht irgendwann vollständig folgen würden, weil sich die Größe des Netzes selbst, wie seit den 50er Jahren erkennbar, weiter verkleinerte, gehört zum soziotechnischen Kontext dieser Karte, aus der sich, je nach Einstellung, eine Erfolgs- oder Versagensgeschichte herauslesen lässt. Ambivalenzen solcher Art beherrschen auch das Vorwort von Messerschmidt, dessen defensiver, ja fast entschuldigender Ton auffällt. Die Bahn versteht sich nicht mehr von selbst, auch das Interesse für sie ist erklärungsbedürftig geworden. Wenn es einen treffenden Beleg für Ulrich Becks These vom Problematischwerden der Moderne und den

6 Zu Begriffsentwicklung und Theorien vgl. die Zusammenfassung bei Bernhard Schäfers, Sozialstruktur und sozialer Wandel in Deutschland, Konstanz ³2012, S. 22-30.

7 Vgl. z. B. die Beiträge aus dem Eisenbahn-Jahrbuch zu den Themen Verkehrspolitik sowie Betriebs- und Verkehrsdienst aus den 60er bis 80er Jahren in: Schienenverkehr in der DDR, hg. v. Jan Reiners, Stuttgart 2007, S. 7-116.

Prozess des reflektierenden und diskursiven Neuaushandelns ihres Selbstverständnisses gibt,[8] dann hier. Messerschmidt weist zunächst auf die gesellschaftliche Praxis und Popularität von Fernreisen zu exotischen Zielen hin, von denen er sein Thema abgrenzt:

> „Unsere Reiseziele liegen jedoch in beiden Teilen Deutschlands, oft auf großen Personen- und Verschiebebahnhöfen, längs der Eisenbahn mit ihren Bahnbetriebs- und Stellwerken alter und neuer Bauart, mit ihren großen und kleinen Kunstbauten. Und geht es auf der Entdeckungsreise nicht allein um Zeitvertreib und Erholung. Es soll vielmehr reichlich Raum zum Ansehen, zur Spurenfindung und zur Bewunderung einer Eisenbahn inmitten der Landschaft verbleiben. Eine Eisenbahn, die im Daseinskampf nicht die besten Startbedingungen hat, die aber versucht, sich zu erneuern, die auch an alten, noch sichtbaren Daseinsformen demonstriert, welche Beachtung sie einst fand und sicherlich wieder finden wird."[9]

Hier kann man der historisch und kulturgeschichtlich argumentierenden sozialen Konstruktion einer reflexiven Moderne gleichsam zusehen, und darin liegt auch die Bedeutung von Messerschmidts Eisenbahnreiseführer. Er ist ein Beitrag zur Selbsthistorisierung nicht als Gegensatz, sondern als Teil eines umfassenden Modernisierungsprozesses der Bahn, die auf der Suche nach neuen Sinnaufladungen und Sinnstiftern ist. Im Jahr 1979 steht die politische Konstituierung derjenigen, aus Bürgerbewegungen herausgewachsenen politischen Gruppierung unmittelbar bevor, die dann die Bahn im Zeichen ganz anderer Werthorizonte der Ressourcenschonung und Nachhaltigkeit und als förderungswürdige Alternative zur automobilen Gesellschaft wiederentdecken wird: der Grünen. Messerschmidt antizipiert Aspekte dieses Trends sogar in Form eines Rückblicks auf die nicht mehr zeitgemäße alte, politisch-soziale Kritik an der Eisenbahn seit dem Zeitalter der Industrialisierung:

> „Die alten Meinungen und Vorwürfe, welche der Technik eine Ausbeutung des Menschen, einen Verlust an Heimat oder gar Maßlosigkeit zur Last legen, mögen nur noch in ganz seltenen Fällen ihre Rechtfertigung finden. Daß die moderne Technik aber auch negative Auswirkungen offenbart, darunter den Raubbau an der Natur, wollen wir nicht leugnen. Doch im Falle unserer Eisenbahnen gibt's bei Wahrung aller abwägenden Sachlichkeit wohl kaum entscheidende Streitfragen."[10]

8 Ulrich Beck, Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne, Frankfurt am Main 1986, S. 254-299.

9 Wolfgang Messerschmidt, Eisenbahnen in Deutschland. Ein Reiseführer für Eisenbahnfreunde, Stuttgart 1979, S. 7.

10 Ebd., S. 8.

Abbildung 40 Das Cover mit 103 198-8 beim Verlassen des Bank-Tunnels bei St. Goar, Rhein.

Quelle W. Messerschmidt, Eisenbahnen in Deutschland: Cover vorn.

Dies traf zu, und zu dieser Wiederentdeckung einer Plausibilität trug Messerschmidt selbst bei. Der Autor sieht seine Rolle in der Kontinuität des 1925 erschienenen Taschenatlas für Eisenbahnreisende aus dem Jahr 1925.[11] Während Mitte der 20er Jahre, in der Zeit der Hochentfaltung des deutschen Eisenbahnnetzes, ein solcher Reiseführer praktische Gegenwartskunde war, habe ein Eisenbahnreiseführer 1979 vor allem kulturgeschichtlich erschließende Bedeutung:

> „Kulturgeschichte und technischer Fortschritt gelten oft als Gegensätze. Aber es sind eben nicht allein die Königsschlösser, die Burgen, die Feudal-Residenzen und Klöster, die mit ihren Proportionen, Gemälden und Skulpturen ein Größtmaß an Kultur- und Menschheitsgeschichte beanspruchen dürfen, sondern auch Lagerhallen, Ladekräne, Fabrikarbeiter-Kolonien oder Eisenbahnbrücken und Tunnelbauten."[12]

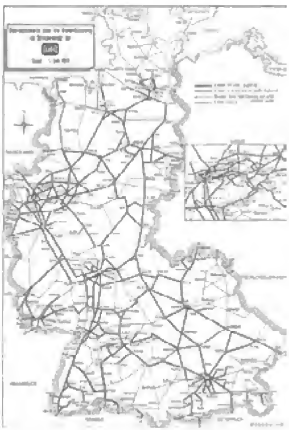


Abbildung 41 Der Elektrifizierungsgrad des DB-Netzes 1978: Im Hintergrund wird schon längst über Atomstrom gestritten, der zu den Voraussetzungen der Elektrifizierungsinitiative gehört.

Quelle Ebd., S. 2.

11 Taschenatlas für Eisenbahnreisende mit erläuterndem Text und einem Ortsverzeichnis, Bielefeld/Leipzig 1925.

12 W. Messerschmidt, Eisenbahnen in Deutschland, S. 8.

Diese Einsicht war 1979 keineswegs neu. Der Kulturhistoriker Siegfried Giedion hatte sie 1948 in ‚Mechanization takes Command',[13] Roland Barthes 1957 in seinen ‚Mythen des Alltags'[14] formuliert. Aber hier wurde nicht etwas für die wissenschaftliche lunatic fringe oder kulturelle Avantgarde, sondern in einem Reiseführer für das breite Publikum formuliert: reflexive Moderne, auch ohne Giedion und Barthes.

Eisenbahnen in Deutschland II

Wolfgang Messerschmidts Verhältnis zur Geschichte nicht nur der deutschen Eisenbahnen wird von einer klar erkennbaren Normalvorstellung und Pfadabhängigkeit beherrscht. Zwar betont er, dass Deutschland 1979 nicht mehr in den Grenzen von 1937 gedacht werden könne,[15] doch bleibt der einheitliche Nationalstaat und, auf die Bahn übertragen, dessen einheitliche Staatsbahn, für ihn das Maß der Dinge. Alles andere ist „eine unglückliche Geschichte"[16], und damit ist nicht nur die zweite Nachkriegszeit gemeint, sondern auch die Zeit der Länderbahnen vor der Gründung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft am 1. April 1920.[17] Durch Nichterwähnung wird in dieser Reichsbahn-Einheitsperspektive die gesamte, hochdynamische Entstehungsphase der deutschen Eisenbahnen in ihren ersten fünfundachtzig Jahren nach 1835 zur Vorgeschichte und Fußnote abgewertet. Das ist für die Überhöhung der DRG-Gründung nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg als kompensatorisches technisches Analogon zur Reichsgründung von 1871 ebenso typisch wie im Grunde kurios, denn gerade Messerschmidt geht in seinem Eisenbahnreiseführer liebevoll auf die Überreste der Länderbahnzeit vor 1920 ein. Zur Rolle der DRG in Hitlers Herrschaft und in Hitlers Krieg, vor allem: bei der Realisierung eines seiner wichtigsten Herrschaftsziele, der Vernichtung der europäischen Juden,[18] hat Messerschmidt nichts zu sagen, und das ist wohl in dem hier in Rede stehende Genre des Reiseführers nicht in erste Linie als bewusstes Verschweigen zu interpretieren. Aus der Perspektive der Zentralstaatsbahn gab es 1979 hier nicht viel zu berichten, was zu erwarten gewesen wäre. Zehn Jahre später hätten und vor dem Hintergrund eines anderen öffentlichen Diskussionsstandes – 1979 lief der Film ‚Holocaust' im deutschen Fern-

13 Siegfried Giedion, Mechanization takes Command, Oxford 1948; dt.: ders., Die Herrschaft der Mechanisierung. Ein Beitrag zur anonymen Geschichte, Frankfurt am Main 1982, S. 13-29.

14 Roland Barthes, Mythen des Alltags, Frankfurt am Main 2010 (zuerst Paris 1957).

15 Wolfgang Messerschmidt, Eisenbahnen in Deutschland. Ein Reiseführer für Eisenbahnfreunde, Stuttgart 1979, S. 12.

16 Ebd.

17 Vgl. Manfred Pohl, Von den Staatsbahnen zur Reichsbahn, 1918–1924, in: Die Eisenbahnen in Deutschland, Von den Anfängen bis zur Gegenwart, hg. v. Lothar Gall, dems., München 1999, S. 75-107.

18 Klaus Hildebrand, Die Deutsche Reichsbahn in der nationalsozialistischen Diktatur, 1933–1945, in: Die Eisenbahn in Deutschland, S. 165-243, vor allem S. 221-243.

sehen – die verschiedenen Gedenkstätten zur Judendeportation sicher Erwähnung gefunden. Die eisenbahngeschichtlich im Westen erst mit der Gründung der Deutschen Bundesbahn im Oktober 1949, formal sogar erst mit dem Bundesbahn-Gesetz vom 13. Dezember 1951 endende Besatzungszeit ist für Messerschmidt Ausdruck „erstaunliche[r] Turbulenz" und „verwaltungspolitische[r] Wirren".[19] Wie auf der Ebene der Staatlichkeit die Bundesrepublik Deutschland ist die Deutsche Bundesbahn der legitime Erbe der DRG, erkennbar an „einer einheitliche[n] Eisenbahnverfassung und eine[m] einheitlichen Verwaltungsaufbau".[20] Die Abweichung davon stellt die DDR-Reichsbahn dar, der Messerschmidt immerhin konzedieren muss, dass sie „ihre angestammte Bezeichnung bis zum heutigen Tage"[21] trägt.

Abbildung 42 DB-Hauptverwaltung in Frankfurt am Main. So könnte problemlos auch die der Reichsbahn in Ost-Berlin aussehen.

Quelle Ebd., S. 15.

In fünf Datenlisten und mit neun Fotos bemüht sich der Autor, die DB-Realität Ende der 70er Jahre vorzustellen. Zunächst dekliniert Messerschmidt das durch, was er mit Bezug auf die berühmten Einheitsbaureihen der DRG die Einheits-Lokomotiven der DB nennt: die Maschinen der Elok-Baureihen 103, 110/112, 111, 139/140, 141, 150, 151 und 181.2 im Unterschied zum Altbau-Elokbestand.[22] Mag man die-

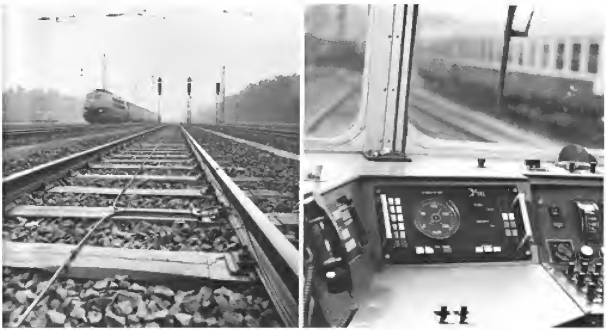
19 W. Messerschmidt, Eisenbahnen in Deutschland, S. 13.
20 Ebd.
21 Ebd.
22 Ebd., S. 14.

ser Traktionskunde noch einen gewissen, dem Reiseführer gemäßen Nachrichtenwert beimessen, liegen die Aufzählungen zu Tunnellängen und Brückenspannweiten[23] ganz auf der Linie eines technoiden Wettbewerbs um das Größer, Höher und Mehr eines Fortschritts von vorgestern, der durch diesen Blick auf ihn aus dem Kontext gerissen wird. Zugegebenermaßen ist es in der heutigen Google-Welt leichter, an solche Rohdaten zu kommen, aber mehr als eine Trumpfkartenbedeutung im Quartettspiel haben sie nicht. Praxistauglicher sind da die Hinweise auf die nur drei herausragend bedeutenden Personenbahnhöfe Frankfurt (Main) Hauptbahnhof, München Hauptbahnhof und Hamburg Hauptbahnhof, vor allem aber wichtige Stellwerke der DB.[24]

Die Bilder zeigen das Frankfurter Geschäftsgebäude der DB-Hauptverwaltung mit seiner strengen Rasterfassade im internationalen Stil der 50er Jahre,[25] die Montage von Fahrdraht auf der Gäubahn Stuttgart–Horb,[26] Linienleiter der Linienzugbeeinflussung (LZB) in einem Gleisbett als Beispiel für elektronische Steuerung,[27] den Blick in einen Lok-Führerstand mit LZB-Steuerungsgerät zur Anzeige von Ist- und Soll-Geschwindigkeit,[28] das Interieur eines Speisewagens des IC-Dieseltriebzugs 601 mit einem loriothaften älteren bürgerlichen Ehepaar im Vordergrund: sie mit Kaffeegedeck, er mit einer Flasche Bier,[29] den Prototyp des Dieseltriebzugs 614 mit Luftfederung im 70er-Jahres-Desing mit runden Ecken und Kanten,[30] einen seltenen und daher etwas unmotiviert wirkenden internationalen Schlafwagen der Voiture Lits,[31] einen Culemeyer-Straßenroller mit aufgebocktem Zweiachs-Güterwagen,[32] einen Containerzug.[33] Wenn diese Bildauswahl eines zeigt, dann ist es das Nebeneinander von harter technischer Modernisierung und Mentalitätsschatten vergangener Zeiten. Was in Zahl und Bild völlig fehlt, ist ein Beleg für die hohe Zahl an täglich beförderten Passagieren im Nah- und Fernverkehr. Denn die Bundesbahn ist 1978 nicht nur für Rentner in Sonderzügen da. Hier sitzt Messerschmidt dem zeitgenössischen DB-Trend auf, sich im Kampf um die Abwanderung von immer mehr Fracht auf die Straße zum bundeseigenen Großlogistikunternehmen zu wandeln und sich auch so darzustellen: mit politisch gewolltem, mäßigem Erfolg.

23 Ebd., S. 18.
24 Ebd., S. 19.
25 Ebd., S. 15.
26 Ebd., S. 16.
27 Ebd., S. 17.
28 Ebd.
29 Ebd., S. 19.
30 Ebd., S. 20.
31 Ebd.
32 Ebd.
33 Ebd.

Abbildung 43 Elektronische Steuerung, Zauberformel der 70er Jahre für Ampeln, Züge und die Gesellschaft an sich.



Quelle Ebd., S. 17.

Abbildung 44 Ehepaar Hoppenstedt im IC.

Quelle Ebd., S. 19.

Eisenbahnen in Deutschland III

In seinem Abschnitt über die nichtbundeseigenen Bahnen wird erkennbar, dass der Eisenbahnreiseführer vor der Renaissance des deutschen Privatbahnwesens seit den späten 80er und insbesondere in den 90er Jahren erschienen ist. Diese erstaunliche Wiederbelebung einer Bahn von unten und vor Ort in föderaler und kommunaler Trägerschaft führte zu einer Übernahme von alten Bundesbahnnebenstrecken von der Deutschen Bahn wie bei der niedersächsischen Nordwestebahn mit Sitz in Osnabrück,[34] ja sogar zum Neubau von Verbindungen in geschlossenen regionalen Netzen wie beim Karlsruher Verkehrsverbund.[35] Und die nicht-normalspurige Kleinbahn war als Sympathieträger beim Publikum ohnehin immer populär geblieben, obwohl oder vielleicht gerade weil ihre Netze im Nordwesten, Westen und Südwesten der Bundesrepublik seit den 50er Jahren immer weiter schrumpften. Die Modelleisenbahnwelt, immer gut für die symbolisch-projektive Aufbewahrung von Eisenbahnerfahrungen, bildete das ab und hielt die Kleinbahn-Erinnerungen mindestens so lebendig wie der Sonntagsbetrieb auf den zahlreichen und touristisch gut besuchten Museumsbahnen in der gesamten Bundesrepublik. In den 70er Jahren begann die erste westdeutsche, dann europäische und amerikanische Erfolgsgeschichte der Lehmann-Groß-Bahn LGB, die seit 1967 freilandtaugliche Schmalspurmodelle im Maßstab G 1 : 22,5 anbot, woraufhin sich viele Gärten nicht nur in der Bundesrepublik in Kleinbahnlandschaften verwandelten und die Modelleisenbahn haptisch wieder in die Nähe der Spur 0 zurückkehrte, mit denen ihr Siegeszug als Publikumsprodukt in den 30er Jahren begonnen hatte.[36]

Abbildung 45 Meterspur in Schwaben.

Quelle W. Messerschmidt, Eisenbahnen in Deutschland, S. 23.

34 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/NordWestBahn [9.3.2013].
35 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Karlsruher_Verkehrsverbund [9.3.2013].
36 Vgl. zeitgenössische dazu Günther Balcke u. a., Modellbahn-Lexikon. 1700 Begriffe kurz erklärt, Düsseldorf 1975, S. 129.

Messerschmidt betont die verkehrstechnische Relevanz der nichtbundeseigenen Bahnen „für die Verlader aus Industrie und Forstwirtschaft, Handel und Gewerbe“,[37] als Hafenbahnen und im Personennahverkehr der Ballungsräume und geht dann auf ihre Organisationsgeschichte seit 1950 ein: Gründung des Verbands Deutscher Nichtbundeseigener Bahnen VDNE 1950 unter Federführung der Bundesländer, 1966 Neuorganisation als Bundesverband Deutscher Eisenbahnen BDE mit Sitz in Köln. Dieses Anknüpfen an die Länderbahnregionalität war ein Gegenmodell zur rotpreußisch-deutschen Reichbahn-Zentralität in der DDR, die sich für alles zuständig machte, was auf Schienen fuhr, auf alle Fahrzeuge ihr Hoheitszeichen setzte, einheitlich nummerierte[38] und auch die Schmalspurbahnen als Teil der Eisenbahnidentität der DDR verstand und bewarb.[39]

Dann folgt eine Aufzählung der herausragenden Vertreter der Kleinbahnwelt, Stand 1978, von der Bayerischen Zugspitzbahn bis zu den ostfriesischen Inselbahnen. „Das Angebot ist also ganz beachtlich. Allerdings herrscht fast überall der Elektro- und Dieselbetrieb, und manche dieser Bahnen haben Um- und Einstellungssorgen.“[40]

Zwei Bilder stehen für die Kleinbahn: der Betriebshof Laichingen der meterspurigen Nebenbahn Amstetten (Württ.)–Laichingen, auf der bezeichnenderweise seit 1990 auch wieder Dampfloks zum Einsatz kommen,[41] und ein Foto vom Anleger der ebenfalls meterspurigen Inselbahn Langeoog. Der Modelleisenbahner wird die überschaubaren Größenordnungen beider Szenen sofort schätzen: eine gartenhüttenartige Remise für den Triebwagen in Schwaben, abgestellte Anhänger eines Triebwagenzuges, Wohnbebauung im Hintergrund. Das Langeooger Bild zeigt die Einweihung eines neuen Triebwagens. Es ist der VT 3, der bei seiner Ankunft auf der Insel 1976 schon über zwanzig Jahre alt war.[42] Gebaut 1955, hatte er im badischen Schmalspurnetz Dienst getan und war 1963 zur Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft gekommen. Für Schmalspurfahrzeuge waren und sind solche Verwendungsbiographien typisch, ihr soziales Leben ist praktisch unbegrenzt. Man kann das auch Nachhaltigkeit nennen.

37 Wolfgang Messerschmidt, Eisenbahnen in Deutschland. Ein Reiseführer für Eisenbahnfreunde, Stuttgart 1979, S. 22.

38 Vgl. Klaus Gerlach, Für unser Lokarchiv, Berlin (Ost) 1960, S. 9 (Nummernplan der DR); als Beispiel die DR-Schmalspur-Neubauten 99^{23} und 99^{77}, S. 226-229.

39 Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Berlin (Ost)/Leipzig ^{2}1988, S. 93-95 (mit Netzkarte).

40 W. Messerschmidt, Eisenbahnen in Deutschland, S. 24.

41 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Amstetten-Laichingen [28.4.2014].

42 Rolf-Ulrich Kunze, Langeoog. Eine historische Erzählung, 1930–1980, Karlsruhe 2013 (Technikdiskurse. Karlsruher Beiträge zur Technikgeschichte, Bd. 10), S. 35.

Abbildung 46 Meterspur auf Langeoog.

Quelle Ebd., S. 24.

Eisenbahnen in Deutschland IV

Keine zehn Jahre nach Wolfgang Messerschmidts ‚Eisenbahnen in Deutschland' erschien bei Transpress in Ost-Berlin ein Eisenbahnatlas DDR: Hardcover, 328 Seiten – im Unterschied zu dem 192-seitigen Paperback von Messerschmidt.[43] Die DDR-Autoren nahmen den Begriff ‚Atlas' wörtlich und stellten 95 ausgewählte Kursbuchstrecken der DR vor, die jeweils mit kilometergenauen Streckenkarten abgebildet und minutiös beschrieben sowie historisch kontextualisiert wurden: ein in dieser Form singuläres Unternehmen der *histoire totale*. Der intellektuelle Approach ist von der DDR-typischen, genauer gesagt: marxistischen Offenheit für die soziale und kulturelle Relevanz der Geschichte der Produktivkräfte geprägt. In der DDR musste man nicht begründen, warum man sich mit der Geschichte der Eisenbahn beschäftigte:

> „Bahnhöfe, Bahnsteighallen sind nicht selten Baudenkmale, Dampflokomotiven und anderen historische Schienenfahrzeuge wurden Museumsgut, Brücken und Tunnel versinnbildlichen auf besondere Art schöpferische geistige und körperliche Leistungen der Menschen. All das ist an und in der Eisenbahn selbst erlebbar. Traditionelles prägt neben den vielen Neuerungen den Schienenweg. Doch auch ihr Umfeld beeinflußte die Eisenbahn auf ganz eigene Weise. Mit Dämmen und Einschnitten formte sie Teile unserer Landschaft, brachte Städten unterschiedliche Strukturen und spezielle Eisenbahntrassen, Bauwerke und architektonischen Akzente. So ist dieses Buch ein Versuch, alles im Zusammenklang mit unseren Heute zu sehen: Kulturgeschichte und industriellen Fortschritt der Bahn, die hier in inniger Verquickung Gesellschaftsgeschichte reflektieren."[44]

43 Hans-Joachim Kirsche, Hans Müller, Eisenbahnatlas DDR, Berlin (Ost)/Leipzig ²1988 (zuerst ebd. 1987).
44 Ebd., S. 6.

Von solchen Ambitionen, die das hohe Niveau der in der DDR produzierten Kulturgeschichte der Technik belegen, war der westdeutsche Reiseführer konzeptionell und stilistisch weit entfernt. Während der Eisenbahnatlas DDR ein typisches Produkt der realsozialistischen Eisenbahnzentralität und ihres ausgeprägten historischen Bewusstseins für die *longe durée* industriegesellschaftlichen Wandels war, bot Messerschmidt solide Sachinformation, die für sich selbst stehen sollte. Dass sich der Autor gleichwohl immer wieder gesellschaftskritisch gegenüber dem Individualverkehr und der politischen Benachteiligung der Bahn äußert, ist eher eine Form von etwas larmoyanter Modernisierungskritik des Eisenbahnenthusiasten:

> „Ein Stück Eisenbahngeschichte ist auch 1977 mit dem zum Verkauf ausgeschriebenen Bahnhof Baden-Baden zu Ende gegangen. [...] Die Kurstadt Baden-Baden (Merkur-Standseilbahn) hatte ihren schönen Bahnhof mit der Stichbahn plötzlich

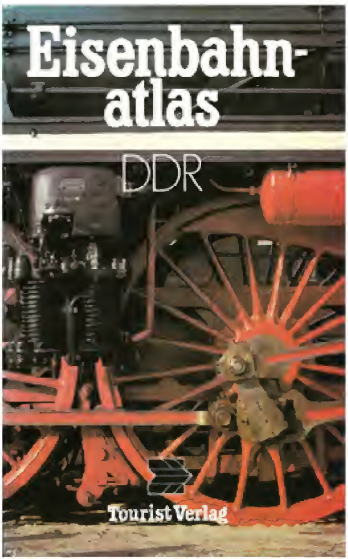


Abbildung 47
Tradition als Teil der realsozialistischen Gegenwart auf dem Cover: Treibräder der 02 0201 der DR.

Quelle
Eisenbahnatlas DDR, Cover vorn.

nicht mehr, sie setzte auf das Kraftfahrzeug. [...] Dazu trug natürlich sehr stark die ‚zeitgemäße' Abwanderung des Publikums auf die Straße bei. Doch andere Städte ließen sich gottlob weniger beeinflussen".[45]

Anders als für die DDR-Autoren bleibt der technosoziale Wandel für den West-Autor ein immer wieder staunenswertes Rätsel. Der Atlas macht immer wieder auf die Bedeutung Verhältnisses von Kontinuität und Wandel im Sachsystem der Bahn aufmerksam:

„Wie haben sich doch in 150 Jahren Eisenbahngeschichte Reiseerlebnisse und Reisegewohnheiten geändert! Wie beinahe gleichartig blieb andererseits manches, ob

Abbildung 48
DR-Alltag, Reisezug in Waren.

Quelle
Ebd., S. 3.

45 Wolfgang Messerschmidt, Eisenbahnen in Deutschland. Ein Reiseführer für Eisenbahnfreunde, Stuttgart 1979, S. 106.

> gleich wir nicht mehr in Dampfwolken gehüllt durch die Lande gezogen werden, sondern nahezu lautlos den schnellen elektrischen Maschinen im Wagenzuge folgen. Der Bahnhof ist wie eh und je Ausgangs- und Endpunkt der Fahrt. Ob er seine historische Gestalt zu dieser ursprünglichen Funktion bewahrt hat oder völlig neue Formen erhielt: Man geht durch seinen Empfangsbau zum Bahnsteig, um hier den Zug zu besteigen. Verschwunden sind indes Bahnsteigsperren. Elektronische Fahrkartenautomaten rechnen in wenigen Sekunden Streckenkilometer und Tarif in Fahrpreise um, vermitteln Platzreservierungen oder buchen Betten in Schlafwagen – das ist neu."[46]

Und aufgrund ihrer grundsätzlich sozialkonstruktivistischen Perspektive begraben die DDR-Autoren die Bahn auch nicht unter launig aufgehäuften Faktenbergen. Das bleibt Messerschmidt vorbehalten:

> „Landschaft und Technik sind in Schleswig-Holstein eng beieinander. In der Nähe der Stadt Schleswig findet man die höchste Natur-Erhebung des Gebietes, nämlich den 106 Meter hohen Scheelsberg, aber auch die größte auf deutschem Boden ausgegrabene Wikinger-Siedlung und den einzigen deutschen, am ursprünglichen Fundort verbliebenen Runenstein. Auf den 15678 Quadratkilometern Fläche des lohnenden Reiseziels Schleswig-Holstein wohnen übrigens 2,58 Millionen Menschen, wovon – im historischen Gebietsteil Schleswig – etwa 50000 Einwohner dänisch sprechen."[47]

Wozu diese Information gut ist, muss der Leser selbst entscheiden. Dass und warum die ‚Landschaft' Schleswig-Holsteins ohne Technik in dieser Form nicht bestehen würde, in welchem Verhältnis die geringe Besiedlungsdichte zur Bedeutung gerade der verkehrstechnischen Besonderheiten der Region zusammenhängt, in welcher Tradition nationale Zugehörigkeitsfragen in diesem Raum seit dem 19. Jahrhundert stehen – all das ist nicht das Anliegen von Messerschmidts Reiseführer. Die Geschichte: ein Rätsel und ein Kuriositätenkabinett erstaunlicher, zusammenhangsloser Einzelheiten. Für den Marxisten hingegen ein aufgeschlagenes Buch des einen großen, einmal erkannten Zusammenhangs in Gestalt des Bewegungsprinzips der Geschichte:

> „Dabei haben die vielen Eisenbahnfreunde nicht nur Erinnerungserlebnisse. Vielmehr verlebendigt sich in den eingesetzten Dampfloks, im historischen Wagenpark ein Stück Geschichte der Technik, ohne deren Erkennen und Kenntnis wir

46 Eisenbahnatlas DDR, S. 24 f.

47 W. Messerschmidt, Eisenbahnen in Deutschland, S. 27.

manch Neuem zwar selbstverständlich, aber doch beziehungsloser gegenüberstehen würden."[48]

Abbildung 49 18 201 in Belzig.

Quelle Ebd., S. 9.

48 Eisenbahnatlas DDR, S. 27 f.

Eisenbahnen in Deutschland V

Wie etabliert sich ein Kanon von Bildern, an die wir denken, wenn von einer bestimmten Landschaft die Rede ist? Postkarten spielten dabei vor dem Zeitalter der digitalen Allverfügbarkeit eine wichtige Rolle.[49] Die Konstruktion ihrer Bildwelten präfigurierte eigene Reiseerfahrungen, die dann die Form des Wiedererkennens haben: Man kannte den Eiffelturm und das Empire State Building, auch wenn man noch nie dort war. Daher ist es geradezu notwendig, dass ein Eisenbahnreiseführer in seinem Bereich auf diesen stark logo-isierten kognitiven Prozess reagiert und die zu erwartenden Leitartefakte auch abarbeitet. Aber was für ein Prozess ist das eigentlich? Die voraussetzungsreiche Vorstellungsform eines von Kunstbauten charakterisierten Raums gehört zu den entscheidenden kulturellen Mechanismen des nation building, mindestens so sehr wie die von Benedict Anderson betonten symbolischen Überhöhungen der Landkarte und des Museums.[50] Das lässt sich an einer eigenartigen Form der Karte zeigen, die das gesamte 20. Jahrhundert hindurch populär war. Sie zeigte die Umrisse eines Landes, in die hinein charakteristische Artefakte mit Wiedererkennungswert gezeichnet waren: vom Brandenburger Tor bis zum Kölner Dom und vom friesischen Gulfhaus bis zum alpenländischen Bergbauernhof. Diese Logos wurden zum Teil der kulturellen Selbstverständigung in einer imagined community.

Wie konstruiert nun Wolfgang Messerschmidt 1979 das logo-isierte nordelbische Eisenbahntechnotop? Acht Bildmotive reichen ihm dafür aus: der Hindenburgdamm, die Rendsburger Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal, die Fehmarnsundbrücke, der Fährbahnhof Puttgarden, die Halle von Lübeck HBF, die Hamburger Hochbahn, das Gleisvorfeld des Hamburger HBF vor der großen Halle, eine Süderelbbrücke. Ob diese Bildauswahl heute, über dreißig Jahre später, noch denselben Wiedererkennungswert hat, wäre interessant herauszufinden: als Folge der fortgeschrittenen Entplausibilisierung der Bahn als Verkehrs-, vor allem aber als Identitätsträger wohl nur in einigen Fällen.

Die altrote DB-218 194 zieht einen kurzen Nahverkehrszug, bestehend aus einem Mitteleinstiegs-, zwei alten Eilzug- und einem noch älteren Gepäckwagen über die Bilddiagonale, die der Hindenburgdamm ist.[51] Seit seiner Eröffnung 1927 wird immer wieder gern in Unter- und Obersicht fotographiert, wie der Mensch hier das Wattenmeer be- und diesem einen Schienenweg aufgezwungen hat. Der parallel entstehende

49 Dazu Rolf-Ulrich Kunze, Postkartenperspektiven der 1960er Jahre. Langeoog, in: ders., Symbiosen, Rituale, Routinen. Technik als Identitätsbestandteil, Technikakzeptanz der 1920er bis 1960er Jahre, Karlsruhe 2010 (Technikdiskurse. Karlsruher Studien zur Technikgeschichte, Bd. 3), S. 215-260.

50 Benedict Anderson, Die Erfindung der Nation. Zur Karriere eines folgenreichen Konzepts, Berlin 1998 (zuerst engl. u. d. T. Imagined communities, London 1983), S. 140-160.

51 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Hindenburgdamm [12.3.2013].

Abbildung 50 Dieselelektrisch über den Hindenburgdamm.

Quelle W. Messerschmidt, Eisenbahnen in Deutschland, S. 25, unten.

Ijsselmeerdamm zur Abschließung der Zuiderzee, der 1932 fertig wird, erhält gleich eine Straße, obwohl auch er vom dichten Besiedlungsraum um Amsterdam einigermaßen weit entfernt liegt.[52] Deutschland ist 1927 noch ein Eisenbahnland. Zwischen Sylt und dem Festland blieb es beim symbolischen Sieg der Bahn, für den der Autoreisezug steht, der auch heute noch von 218ern über den Damm gezogen wird.

Von unten sieht die Hochbrücke mit Rampenbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal bei Rendsburg ein wenig aus wie eine Achterbahninstallation auf Conney Island. 42 Meter liegen zwischen Wasserspiegel und Schienenoberkante, wie Messerschmidt berichtet.[53] Im Herbst 2013 wird sie hundert Jahre alt.[54] Eine deutsche Firth-of-Forth-Brücke kann man sie trotz des beeindruckenden Anlaufs aus dem Geringfügigen über Normalnull nicht nennen. Dafür wirkt die hochgebockte Stahlträgertrasse unten zu sehr wie abgeschnitten. Dem Auge fehlt der Fischbauch nach unten, aber dafür war und ist angesichts der Aufbautenhöhe deutscher Dread Noughts früher und der Ladepraktiken heutiger Containercarrier kein Platz.

52 Rolf-Ulrich Kunze, Die Modernisierung der niederländischen Gesellschaft, die Infrastrukturgeschichte des Zuiderzeeprojekts und seine Beziehungen zur Fridericiana, in: Fridericiana. Zeitschrift der Universität Karlsruhe (TH) 61 (2003), S. 31-39.

53 Wolfgang Messerschmidt, Eisenbahnen in Deutschland. Ein Reiseführer für Eisenbahnfreunde, Stuttgart 1979, S. 26.

54 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Rendsburger_Hochbrücke [28.4.2014].

Abbildung 51
Rendsburger Brücke,
unten tunlichst flach.

Quelle
Ebd., S. 26.

Eleganter wirkt da schon der sanfte Bogenschwung der Fehmarnsundbrücke, die in ihrer Formensprache der klaren 50er/60er-Jahresmoderne etwas von einem ins Meer gestellten Architekturmodell hat.[55] Und der Völkerverständigung sowie der Auseinandersetzung mit der deutschen Zeitgeschichte dient sie auch, ist also Brücke im besten Sinn, belegt von Schiene und Straße. Auf dem Foto sieht man sie aus einiger

Abbildung 52
Fehmarnsundbrücke,
ohne Bundespräsident
Heinrich Lübke,
der sie 1963 eingeweiht hatte.

Quelle
Ebd., S. 28.

55 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Fehmarnsundbrücke [28.4.2014].

Entfernung als Bildhorizontale. Gern wurde auch aus den Stahlträgern auf einen darunter passierenden, von einer V 200 geführten Zug herunterfotographiert: da hatte man gleich zwei deutsche Formenikonen der 60er Jahre im Bild.

Abbildung 53
Puttgarden: auch nicht eindrucksvoller als Rostock-Warnemünde.

Quelle
Ebd.

Abbildung 54
Lübecks Bahnhofshalle mit V 160, dem Lollo-Busen.

Quelle
Ebd., S. 29.

Abbildung 55
Hamburger Hochbahn mit Hafen. Eins von vielen Hamburger Schiene-Schiff-Motiven.

Quelle
Ebd., S. 31, oben.

Abbildung 56
Die Kurve zum Hamburger HBF, hier mit einem Nahverkehrszug nach Lübeck, der die V 200 in der Zugmitte hat.

Quelle
Ebd., S. 31, unten.

Abbildung 57
Elbbrücken, elektrifiziert.

Quelle
Ebd., S. 33.

Eisenbahnen in Deutschland VI

Fortschritt hatte in den 60er und 70er Jahren immer mit Steuerung zu tun: ob es um Ampeln oder gleich die ganze Gesellschaft ging. Der Karlsruher Informatiker Karl Steinbuch (1917–2005),[56] einer der deutschen Pioniere dieses Fachs, sah seine Mission darin, die Öffentlichkeit der Bundesrepublik in unzähligen fortschrittseuphorischen Publikumsschriften wie seinem flammenden Appell zur Informationsrevolution und Ingenieursherrschaft unter dem Titel ‚Programm 2000'[57] mit der geballten Macht von wirkungsgradfixierten, daher unwiderlegbaren Sachzwangargumenten darüber aufzuklären, dass die Zukunft allein von der richtigen informationellen Steuerung abhängt.[58] Die Art von Steinbuchs Argumentation – er empfand

56 Vgl. Jürgen Kaube, Warner. Zum Tod des Datentechnikers Karl Steinbuch, in: FAZ Nr. 142 vom 22.6.2005, S. 44.

57 Karl Steinbuch, Programm 2000, Stuttgart 1970 u. ö.

58 Als Beispiel: Karl Steinbuch, Lernende Automaten, in: Ausblick auf die Zukunft. Mit Beiträgen von Max

große Teile seiner Gegenwart und Lebenswelt als „falsch programmiert“[59] – kann inhaltlich zum technoid-technokratischen Spättotalitarismus, stilistisch zum geistigen Spätwilhelminismus gezählt werden. Etwas milder im Approach, wenn auch nicht weniger pro-aktivistisch war die planungsorientierte Wissenschaftstheorie des Karlsruher Technikphilosophen Hans Lenk, der durch „Erklärung, Prognose, Planung“ den rational gesteuerten Weg in eine vernünftige, gemäßigt sozialdemokratische, geplante und unter anderem vielleicht auch demokratische Gesellschaft zu weisen bemüht war.[60] Wobei letzteres aufgrund der hohen Unvernünftigkeit in der politischen Diskurskultur nicht Lenks erstes Anliegen genannt werden kann. Seine „Prolegomena zur Wissenschaftstheorie der Planung“[61] hätten nach nur leichter Korrektur und Ergänzung um einige marxistisch-leninistische Sprachspiele auch als planungstheoretischer Beitrag in Ost-Berlin erscheinen können.

Die Bahn ist seit der Entstehung des militärisch-industriell-administrativen Komplexes im Staat der Industriegesellschaft und vor allem durch die OHL-Erfahrung des Ersten Weltkriegs das ideale Anwendungsgebiet für Steuerungs- und Planungskonzeptionen. Auch wenn man keinen industriellen Vernichtungskrieg gewinnen oder es nicht darauf abgesehen hat, eine Gesellschaft strukturell vernünftig zu sozialdemokratisieren, bleibt bei der Bahn als einem komplexen technischen Großsystem die immer relevante, nie endgültig gelöste Sicherheitsfrage.

Sicherheit gibt es, glaubt man dem Kybernetiker Steinbuch und dem Planer Lenk, nur durch ein Mehr an Fortschrittsoffenheit, also elektronische Automation und rationale Planung aller Betriebsabläufe. Auch Messerschmidt hat in seinen Reiseführer zahlreiche Fotos von neuen Steuerungsanlagen der DB in den 70er Jahren aufgenommen und sie in frischem Frontberichterstatterton kommentiert:

> „Der eisenbahntechnische Fortschritt läßt sich auch an der Saar nicht aufhalten. Am 5. März 1976 hat die erste, feierlich auf den Namen ‚Adam‘ getaufte Betriebssteuerzentrale (BSZ) der Deutschen Bundesbahn, von Standard Elektrik Lorenz konzipiert, offiziell den Probebetrieb aufgenommen. Sie soll im Bereich der Bundesbahndirektion Saarbrücken den gesamten Zugverkehr zwischen den Bahnhöfen Saarbrücken und Bruchmühlenbach, Rohrbach und Zweibrücken, Homburg und

Born u. a., bearb. u. hg. in Verbindung mit der Zeitschrift Universitas, Gütersloh 1968, S. 125-131.

59 Karl Steinbuch, Falsch programmiert: Über das Versagen unserer Gesellschaft in der Gegenwart und vor der Zukunft und was eigentlich passieren müßte, Stuttgart 1970 u. ö.

60 Hans Lenk, Erklärung, Prognose, Planung. Skizzen zu Brennpunktproblemen der Wissenschaftstheorie, Freiburg i. Br. 1972.

61 Ebd., S. 63-94, 70: „Der Politiker aber ist gleichsam seiner ‚Natur‘ nach (schon angesichts der immer bevorstehenden nächsten Wahl) interessiert an möglichst rasch und elegant durchführbaren, kostensparenden, vorzugsweise rein verwaltungsmäßigen Lösungen.“ Für Ost-Berlin hätte er nur schreiben müssen: Der Politiker in kapitalistischen Ausbeutersystemen.

Zweibrücken sowie Saarbrücken und Saargemünd, aber auch die Rangierbewegungen in den Bahnhöfen automatisch steuern, überwachen und aufzeichnen."[62]

Abbildung 58 Steuern, regeln, planen. Der Fortschritt ist binär.

Quelle Ebd., S. 2.

Die beiden Bilder zeigen Blicke in eine Schaltzentrale, in der Männer und Frauen vor einer Steuerungseinheit mit Monitoren, integrierten Keyboards und Telefonen, taghell ausgeleuchtet von gleichmäßigem Neonlicht, vor einer riesigen Schalttafel sitzen: ob sie ein Kernkraftwerk oder Weichen steuern oder Teil einer James-Bond-Szene mit Roger Moore als 007 sind, ist nicht erkennbar. Ein sonderbares Bild für einen Reiseführer, zeigt es doch einen Nicht-Ort, den ein Außenstehender nur in Ausnahmefällen zu sehen bekommt. Also wird hier Einblick in einen Teil des neuen digitalen Geheimnisses gewährt, das die Bahn umgibt. Computer sind 1976 noch Ausdruck und Attribut staatlicher oder sonstiger Macht, da sie noch nicht personalisiert und privatisiert sind. Die Rechnerleistung der BSZ Saar könnte heute wohl ein Discounter-PC erbringen.

Eine deutlichere Verbindung zwischen Steuerung und dem zu Steuernden zeigt ein Foto vom Spurplan-Stellwerk im Betriebshof Nord der U-Bahn München, bei dem im Hintergrund noch einige reale U-Bahnzüge zu sehen sind. Das ist im Grunde nichts anderes als ein etwas moderne visualisiertes und elektronisch geschaltetes Stellwerk, die Vorstufe zu Digitalisierung der Welt, der Dinge und der Vorstellungen. Hier ist noch Anschauung gegeben und nichts in cloud computing aufgelöst, das ohne die Steuerungs- und Vernetzungsutopien der 70er Jahre nicht denkbar gewesen wäre. Totalitär zu missbrauchende Seiten hat es auch.

62 Wolfgang Messerschmidt, Eisenbahnen in Deutschland. Ein Reiseführer für Eisenbahnfreunde, Stuttgart 1979, S. 75.

Abbildung 59
Steuern mit Wirklichkeitsrückkoppelung.

Quelle
Ebd., S. 137, unten.

Abbildung 60 Modernes Stellwerk Schorndorf von Faller H0, 70er Jahre. Hier mit defektem ‚R'. Das Neue wird erträglich gemacht durch den traditionellen Bebauungskontext.
Aber auch hier soll gesteuert werden.

Quelle http://www.ebay.de/itm/Faller-B-125-Stellwerk-Schorndorf-gebaut-OVP-/330886402623?pt=DE_Modellbau_Modelleisenbahnen [15.3.2013].

Eisenbahnen in Deutschland VII

Einige Jahrgänge des populären Technikjahrbuchs ‚Neues Universum' mit ihren Ausklapp-Grafiken von Klaus Bürgle aus den 50er bis 70er Jahren reichen aus, um die Hauptvorstellungen der Eisenbahnutopien im 20. Jahrhundert zu erkennen: Größe, Geschwindigkeit und die Transzendenz der Schiene. In dieser Reihenfolge liegt zugleich eine Hierarchisierung nach Umsetzbarkeit.

Die russische, dann sowjetische Breitspur war eine konkrete Utopie von außerordentlicher Suggestionskraft für Phantasien, die sich mit der Erschließung großer Räume und der Konstruktion gigantischer industrieller Superstrukturen durch die Mobilisierung von Arbeitskräften und Rohstoffen befassten. Dass es bei solchen grand designs unter anderem um Eroberung und rassische Neuordnung gehen konnte, ist naheliegend: die Zukunft des nationalsozialistischen Großraums nach dem Sieg über die Sowjetunion wurde auch in Großspur geplant. Auch die amerikanischen, zwar normalspurigen, aber auf Streckenüberwindung angelegten Eisenbahnverhältnisse in den USA erwiesen sich immer wieder als Inspirationsquellen für die Entwicklung von Eisenbahnzukünften, da sie in besonderer Weise die ewige frontier verkörpern: die Bahn ist hier der Ausdruck des technischen Zivilisierungsauftrags und die Grundlage des Erfolgs der ersten groß- und massenindustriellen Gesellschaft der Universalgeschichte. Bürgles Zukunftszüge haben hinsichtlich ihrer Formensprache meist etwas Sowjetisches oder Amerikanisches oder sie fahren durch Zukunftslandschaften, die wie Utah oder irgendetwas entlang der Transsib, wie ein futuristisch aufgedoppeltes Chicago/Illinois oder Nowosibirsk aussehen. Die realistische Umsetzung des Traums von Größe sind Doppelstockuzüge für den Personennahverkehr, offene Flachwagen für drei See-Container und Großdiesellokomotiven mit der Achsfolge C'C'. Wie die Geschichte der DB-V 320 zeigt,[63] sind solche Großtraktionen allerdings unter den mitteleuropäischen Bedingungen, die immer auf Multifunktionalität hinauslaufen, selbst dann ins Scheitern hineingehaltene Experimente, wenn sie, wie auch diese Maschine, in langfristigen Entwicklungsplänen vorgesehen sind. Bis zu deren Realisierung hat sich die Welt schon wieder so verändert, dass die Planung für eine Zukunft von gestern steht.

Der Geschwindigkeitswettbewerb gehört zu den Urformen der Verkehrssystemkonkurrenz und wurde bis in die 30er Jahre auch gern als Rennen ausgetragen: Flugzeug gegen Expresszug, Auto gegen Schnellfahrlok. Die Schienengebundenheit der Bahn ermöglichte einerseits beachtlich hohe, stabile Geschwindigkeiten, mit denen große Lasten bewegt werden konnten – der Inbegriff dafür ist die 2 C' 2-Schnellzugdampflok, die es schon vor dem Ersten Weltkrieg gab –, andererseits war das auch eine eingebaute Grenze. Als der Flugzeug- und Flugzeugmotorenbau soweit war, zeigte sich seit den 30er Jahren schnell, gegen welche Mobilitätsform die Bahn diesen

63 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/DB-Baureihe_V_320 [15.3.2013].

Abbildung 61
Krauss-Maffei-Testanlage, München-Allach: Die Transrapid-Zukunft hatte schon begonnen, als sie abbrach. Das Anwendungsfeld erschloss sich zwanzig Jahre später. Keine failing innovation, sondern ein failing context.
Quelle
Wolfgang Messerschmidt, Eisenbahnen in Deutschland. Ein Reiseführer für Eisenbahnfreunde, Stuttgart 1979, S. 139.

Wettbewerb nun immer öfter verlor, so sehr sie sich auch stromlinienförmig anpasste oder sogar mit dem hybriden Propellerantrieb des Kruckenberg'schen Schienenzeppelins experimentierte. In der Realität kamen die Reichsbahn-Schnellfahreinheitsbaureihen 03 bis 05 an, auch wenn die ästhetisch wirkungsvolleren Entwürfe aus Großbritannien und den USA kamen. Zur Etablierung einer erreichbaren Reisegeschwindigkeit um die 160 km/h trugen vor allem die Dieseltriebwagen der Reichsbahn bei, deren Verbindung von Form und Antrieb für ein knappes halbes Jahrhundert den europäischen Maßstab setzte, bis mit der Serienreife neuer Elektroantriebe der Weg zum elektrischen Schnelltriebzug unserer Zeit möglich wurde, dessen Kapazitäten von einem Durchschnitt um die 250 km/h nun auf bis zu 350 km/h gesteigert wurde. Noch liegt hier die eher betriebswirtschaftliche als systemischinhärente Grenze.

Die Umdefinition und dann Überwindung der Schiene ist eine erstaunlich alte und erstaunlich deutlich auf bestimmte Technologien beschränkte Technikzukunft mit Tradition: die Wuppertaler Schwebebahn ist der deutlichste Beleg dafür, von den diversen Sonderformen der Seilbahnen einmal ganz abgesehen. Zur Neudefinition muss man auch die Kombinationsformen wie Schiff-Schiene und Schiff-Straße zählen. Wolfgang Messerschmidt dokumentiert den 70er-Jahre-typischen Trend zur Entwicklung von Magnetschwebebahnen mit zwei Bildern, die etwas zeigen, was wie eine in 3D übersetzte Grafik von Klaus Bürgle aussieht. Der Neuigkeitswert liegt in den erzielten Geschwindigkeiten, die der Reiseführerautor vermerkt: 332 km/h auf der MBB-Teststrecke bei Ingolstadt. An den fahrplanmäßigen Einsatz zwischen chinesischen Ballungszentren hatte man da noch nicht gedacht.

Obwohl es eigentlich zum Genre gehört, hat sich Messerschmidt einen Ausblick auf die Zukunft der Bahn gespart, sondern bricht in der Faktographie einfach ab. Auch das gehört zu den traditionellen, in diesem Fall: impliziten Zukunftsvorstel-

lungen seines Gegenstands: die selbstverständliche Annahme, dass es diese Zukunft geben wird.

Abbildung 62
MBB-Testanlage,
Manching bei Ingolstadt.

Quelle
Ebd., S. 140.

Abbildung 63
Eine Zukunft, die es nicht in Serie gab. Die von Henschel als Versuchslok gebaute V 320 als DB 232 001-8 auf der Hannover-Messe 1973.

Quelle
http://www.bundesbahnzeit.de/page.php?id=2004-09-24_V320_der_DB [15.3.2013].

Eisenbahn-/Modellbahnmagazin Oktober 1977

Die Materialität des Covers hat noch nicht den wertigen Hochglanztouch vom Ende der 80er Jahre. Noch ein richtiges, zweiundsiebzigseitiges Heft, keine verstärkten Deckel, sichtbare Metallheftung statt der späteren paperbackartigen Buchrückeneinbindung mit Beschriftung. Der em-Leitfarbe Orange geht noch die suggestive Wärme ab, die sie später auszeichnen wird. Sie wirkt wie eine Warnfarbe. Die Aufmachung ist ziemlich offensichtlich am SPIEGEL und seinem Sachlichkeitssensationalismus orientiert. Der Schriftzug ‚eisenbahn magazin' ganz zeitgemäß kleingeschrieben, in einer unaufdringlichen Arialtype gehalten, ‚Modellbahn' in schwarz und kursiv, aber groß, von links eingeschoben. Das wäre so auch in der DDR technikpublizistisch möglich gewesen. Die Suggestivarbeit mit graphischen Mitteln galt dort mehr. Die schlagzeilenhaften Inhaltsankündigungen in weiß kopieren den serifenfreudigen Stil der DDR-Reichsbahnbeschriftungsnorm. Ausgeprägte DDR-Bezüge

Abbildung 64 Der SPIEGEL der Modellbahnszene.

Quelle Eisenbahn-/Modellbahnmagazin 15 (1977), H. 10, Cover.

charakterisierten das em ohnehin, Eisenbahn und Modellbahn waren gesamtdeutsche Themen. Quer unter dem Titel das Schwarzweißfoto eines anspruchsvollen H0-Weißblech Eigenbaus: „Jetzt ist sie fertig: Unsere preuss. S 10". Die seitliche Draufsicht lässt die 2 C-Maschine hochbeiniger und altertümlicher erscheinen als sie ist. Wer – was für die Mehrheit der Leser des Jahres 1977 sicher galt – die normierten Proportionen der Reichsbahn-Einheitsbaureihen gewöhnt ist, stößt sich an dem ziemlich flachen Kessel, den hohen Dampfdomen, dem schmalen Führerhauskörper. Die Ästhetik der Länderbahnzeit vor 1914 zu rekonstruieren, war in den 70er Jahren ein Anliegen der em-Redaktion, auf das die Großserienhersteller dann in den 80er Jahren mit ihrem Angebot reagierten: passend zum Eisenbahnjubiläum 1985. Nicht nur in diesem agenda setting zeigte sich der publizistische Einfluss dieses Organs, das an der Lockerung des Dampflokverbots auf Bundesbahngleisen in den 80er Jahren durch seine Berichterstattung einigen Anteil hatte. Dabei wurde in H0 vieles vorbereitet, was dann in Normalspur nachfolgte: Der eisenbahngeschichtliche Historisierungsgang braucht(e) diese haptische und fahrbare kulturelle und symbolische Repräsentation über die Bildebene hinaus. Nicht, dass auf die hätte verzichtet werden können. In der Zeit vor dem Internet war die Bereitstellung von Fotomaterial sogar eine der Hauptattraktionen des em, wie der Oktober-Titel 1977 auch einmal mehr annonciert: „Fotos aus den dreißiger Jahren". Auf dem Titelblatt zu sehen ist ein Bild aus dem Bericht über den Zahnstangenbetrieb auf der 1936 elektrifizierten Höllentalbahn im Schwarzwald. Die Zahnradmaschine 97 204 wird im Bahnhof Hirschsprung als Schublok hinten an den Zug nach Hinterzarten gesetzt. Dem Modellbahner springt die atmosphärische Dichte des Fotos mit seinem Angebot an Detailreichtum sofort ins Auge: allein die Signalbrücke mit den Formhauptsignalen, die noch nicht dem Reichsbahnstandard entsprechen. Deshalb findet es sich ja auch auf dem Cover.

Die hintere Umschlagseite von em 10/1977 zeigt einen neuen Faller-Bausatz, die Hexenlochmühle im Schwarzwald. Thematisch passt das zu dem Bericht dieses Hefts über die Höllentalbahn in den 30er Jahren, auch wenn es Zufall ist. Der Massenserienhersteller und Marktführer Faller, selbst in Gütenbach/Schwarzwald angesiedelt, hatte seit jeher einen südwestdeutschen Schwerpunkt bei seiner Modellpolitik. Da auch die anderen großen Zubehörhersteller aus Süddeutschland kamen, gab es bereits in den 70er Jahren bei H0-Modellbahnern im em nachzulesende Klagen über das Fehlen nord-, insbesondere preußisch-nordostdeutscher Gebäudemodelle, bei denen man weitgehend auf den Um- oder Selbstbau angewiesen war. In H0 herrschte badisches und württembergisches Fachwerk, oberrheinischer Klassizismus und der Schwäbisch Hall-Stil von Siedlungshäusern der 50er Jahre vor, ergänzt durch Süßlich-Alpenländisches. Die Bahnhofsfunktionsbauten entsprachen dem Großherzoglich-Badischen und Königlich-Württembergischen Formenkanon. Der Bausatz Hexenlochmühle steht jedoch für einen Umbruch nicht nur bei Faller,

Abbildung 65 Combi Kit.

Quelle Eisenbahn-/Modellbahnmagazin 15 (1977), H. 10, Umschlagrückseite.

sondern in der deutschen Modellbahnszene der späten 70er Jahre: weg von der Weihnachts-Modellbahnanlage, Papas ovalförmig umfahrenen Bahnhofsdorf, hin zum thematischen Modulbau authentischer Szenen. Die Vorbilder dazu kamen aus den USA und aus Großbritannien und hatten mit der Rekonstruktion verschwundener oder verschwindender Industrietechnotope, in den USA insbesondere mit dem dort seit jeher starken Nachbau von Naturpanoramen zu tun. Faller übersetzte diesen Trend in gefällige Massenprodukte, die für den durchschnittlich geschickten Modelleisenbahner ohne besondere Anforderungen des building from scratch realisierbar und die zugleich mit den deutschen Traumlandschaftsprojektionen und narrativen Mentalitätscodierungen vereinbar waren: Tief und schwarz steht der Forst, es murmelt der Bach, und die Mühle darf alle weitläufigen Assoziationen wecken, an die zu denken ist. Faller erweiterte den Vorstellungsraum der Identitätsprothetik ganz erheblich. Aber nicht nur das. Eine Schwarzwaldmühle ist kein so glattes und sauberes Artefakt wie ein Raiffeisen-Futtermittelhochbehälter, sondern vielmehr ein Aggregat, bei dem das historisch über lange Zeit gewachsene Schiefe, Verwohnte, Bewerkte und auch Provisorische vorherrscht und im Modell nur begrenzt geschönt werden kann. Die Latten sitzen nicht so gerade am Giebel wie beim kleinstädtischen Hinterhofhühnerstall, bei dem die soziale Kontrolle das erzwingt. Der Bachrand ist von Betonsetzsteinkanalisierung weit entfernt. Durch Motive dieser Art erzog Faller die H0-Kundschaft zur Akzeptanz des Imperfekten, zum Charme des Verfalls, man könnte auch sagen: zum endgültigen Abschied vom blitzblanken Spielzeug. Letzteres blieb ja auch weiterhin führend im Sortiment, doch nahmen die Modelle mit Bezügen auf ein soziales Leben zu: am Ende standen Bombenkriegsruinen, die Faller aus dem Programm anderer Hersteller übernahm.

Auf den Umschlaginnenseiten von em 10/1977 findet sich Werbung für Modellbahnfirmen, die in den 70er Jahren noch einen Namen hatten: Lima und Jouef. Die 1946 in Vicenza gegründete italienische Firma Lima in Vicenza war eigentlich ein Zulieferbetrieb der FS im Bereich von Aluminiumgussteilen und arbeitete sich über Boots- und Automodelle zu Spielzeugeisenbahnen aus diesem Werkstoff vor, die es ab 1953 gab.[64] In den Jahren danach nahm, begünstigt durch den Wechsel zur Plastikverarbeitung, die Vorbildorientierung zu, doch blieben die Modelle im Vergleich zu den deutschen Zweileiter-Gleichstrom-Edelprodukten günstig. In vielen produktionstechnischen Kniffen konnte man Lösungen des DDR-Modellbaus wiedererkennen, so in der höheren Betonung der Stimmigkeit von Silhouette und Farbe gegenüber nicht realisierbaren technischen Details. In den 80er Jahren begann mit der Serie Lima Nova der Versuch einer Anpassung an die höheren Maßstäblichkeitsstandards der Konkurrenz. Nach den nicht verdauten Übernahmen von Rivarossi, Jouef und Arnold kam 2004 das Aus. Die Markenrechte liegen heute bei dem englischen Weltkonzern Hornby, der in China fertigen lässt. Jouef war ein Unterneh-

64 Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Lima_(Modelleisenbahn) [11.9.2012].

men, das den voluntaristischen französischen Nationsbegriff abbildete: Gegründet 1944 als Vitalitätszeichen französischen industriellen und nationalen Selbstbehauptungswillens vom Kunststoffwarenhersteller Georges Huard als „Le Jouet Français", produzierte die Firma seit den späten 40er Jahren H0-Modelle.[65] Um 1950 folgte der Namenswechsel zu JF/Jouef und danach die Entwicklung zu *dem* französischen Modellbahnunternehmen schlechthin. Jouef präsentierte die Starstücke der SNCF-Schienenmodernität, zunächst aus Blech, dann aus Plastik: die Schnellfahrloks BB 9003 und 9004, aber auch Dampflokomotiven aus der Ost- und Nordbahnzeit wie die millionenfach verkaufte kleine B-Tenderlok 020 №708. In den 70er Jahren, kurz nach dem Erreichen einer bemerkenswert breiten Produktpalette in H0, begann der Niedergang mit dem Wechsel unter das Dach diverser Modellautohersteller, 1980 folgte der erste Konkurs. Bis 1995 dämmerte das Unternehmen noch vor sich hin, bis auch der Name verschwand. Lima und Jouef stehen für andere europäische Pfade im Modellbahnbau als die deutschen Hersteller, vor allem für andere Werte. Weder Fleischmann in Deutschland noch Roco in Österreich waren trotz ihrer eindeutigen Modellschwerpunkte auf dieselbe Weise techniknationale Projekte oder so stark mit nationalen technischen Projekten verknüpft. Über Limas Ruf als Billighersteller ließe sich gerade im Vergleich mit dem DDR-Modellbau manches sagen. Die Quelle-Kundschaft jedenfalls wusste zu schätzen, dass man bei der von Lima produzierten Hausmarke wesentlich mehr Bahn fürs Geld bekam als bei den unbezahlbaren deutschen Modellbahnen mit Stern.

Die Lima-Anzeige greift auf Stilmittel zurück, die in den 70er Jahren auch in der Bundesbahn-Bildwerbung häufig zu sehen waren. Den Hintergrund bildet ein im Orange des Lima-Schriftzuges eingefärbtes, Alltagsfoto einer gegenwärtigen Eisenbahnlandschaft. Kein Retro-Touch, sondern harte technotopische Realitäten: ein Wald von Formhauptsignalen und Elektromasten, Kabeltunnel zwischen den Gleisen, unspezifisch industrielle Bebauung an den Rändern. Dazu passt der Slogan „lima Anlagen wachsen schneller – rechnen Sie mal nach". Das Billigheimer-Image tritt zurück hinter der Vernünftigkeit ökonomischer Rationalität, die den Traum der unbegrenzten Konsumpartizipation der 50er und 60er Jahre mit den eingeschränkten Spielräumen des individuellen Portemonnaies ebenso vereinbar macht wie den gemäßigten sozialdemokratischen Wohlfahrtsstaat der 70er Jahre mit einem ausgewogenen Staatshaushalt: „Vergleichen lohnt sich: Wer sich am Ende für Lima entscheidet, hat am Ende für weniger Geld mehr Bahn". Größer, Mehr und trotzdem Billiger: Leitversprechen in einer Gesellschaft, die sich auf den Weg zum Wohlstand für viele begeben hatte, dessen Pfadabhängigkeit langsam prekär wird. Die Modelleisenbahnerei wird immer teurer. Sie ist schon längst keine techniksozialisierende Beschäftigung, die Väter und Söhne in gemeinsamem Interesse zusammenführt, sondern wird immer klarer ein Hobby wohlgestellter älterer Herren, für die es nie zu spät ist,

65 Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Jouef [11.9.2012].

Abbildung 66 Fast das Logo einer Staatsbahn.

Quelle em 15 (1977) H. 15, Innenseite Cover.

eine glückliche Kindheit nachzuholen. Aber auch dieses Publikum vergleicht und rechnet. Ob am Ende die Kaufentscheidung für den Lima-Aussichtswagen 1. Klasse der DB Typ ADüm steht, bleibt die Frage. Das Modell in Rheingold-Ausführung war und ist bei allen beliebt, die von kontextualisierter Zugbildung keine Ahnung haben und das ungewöhnlich aussehende Fahrzeug einfach an jeden crèmeweiß-roten H0-Intercity hängen. Gebaut ist er, wie damals übrigens auch bei der teuren Konkurrenz üblich, im Maßstab 1 : 100, daher die LÜP von 26,8 mm. Die einfache Bügelkupplung ist Lima nicht vorzuwerfen. Kurzkupplungskinematik war 1977 noch die Ausnahme. Sehen kann man die Niedrigpreisigkeit von DM 12,50 bei den strahlend weiß leuchtenden Metallachsen, den im Plastikguss stark versimpelten Drehgestellen und der weitgehend fehlenden Detaillierung des Wagenunterbaus. Es liegt auch nicht am Schwarz-Weiß-Foto, dass der Bundesbahn-Keks und die UIC-Nummer des Waggons schlierig wirken: die Bedruckungsqualität ist bescheiden. Ein weiteres Problem, die wie im Nasseffekt oder wie lackiertes Blech glänzenden Plastikoberflächen – hier schön zu sehen am Dach des Aussichtswagens, gab es in der DDR-Modellbahnproduktion nicht. Die Materialität der Plaste aus Schkopau verhinderte das. Ihre Oberflächen ergaben einen anderen, im Ergebnis realistischeren Eindruck und ließen sich auch einfacher mit Farbe altern. Und die erhabenen Bauteile wie Griffstangen, die Piko durch Aufdrucken andeutete, ließ Lima gleich entschlossen weg. Zwölfmarkundfünfzig, aber nicht EVP, sondern UVP.

Die Jouef-Werbung in em 10/1977 zeigt, dass und wie sich der französische Traditionshersteller Ende der 70er Jahre einer höheren Modellqualität verpflichtete, um sein Billigimage loszuwerden: äußerlich mit einer nüchternen, dem deutschen eher als westeuropäischen Seriositätsstandard entsprechenden Darstellung und einem halben Roman an motivationserläuterndem Text:

> „Jouef-Modelleisenbahnen gehören zu den Spitzenerzeugnissen der europäischen-Modellbahn-Industrie. Mit Jouef kann man rechnen, weil Jouef nicht nur Spitzenqualität bietet, sondern auch marktfreundliche Preise. Informieren Sie sich am Ort bei Ihrem Modellbahn-Fachhändler. Er hält für Sie den großen farbigen Jouef-Katalog bereit – mit einem kompletten Modellbahn-Angebot nach Internationalen Qualitätsmaßstäben. Ihr Fachhändler informiert Sie auch über die weiteren diesjährigen Neuheiten von Jouef, mit vielen weiteren Modellen nach Vorbildern der Deutschen Bundesbahn und anderer europäischer Bahnverwaltungen."

Nein, ein Konsumentenmarkt sieht anders aus. Ein Fachhändlernetz ist 1977 noch ebenso selbstverständlich wie die voraussetzbare Lese- und Recherchekompetenz des Endverbrauchers, dem heute kaum noch Argumente oberhalb von „Geiz ist geil" an die Hand gegeben werden können. Die ‚internationale Klasse' der eigenen Produkte betont Jouef im Kopf der Anzeige gleich nochmal und versteckt auf diese Weise

Abbildung 67 Vorsprung durch Technik.

Quelle Ebd., Umschlag hinten, Innenseite.

den weniger internationalen als erz-französischen Charakter von Jouef, der für den deutschen Markt kein Vorteil zu sein scheint. Die beherrschenden Schwarz-Weiß-Graphiken zeigen, was mit ‚Klasse' gemeint ist: Seitenansichten einer DB BR 182/grün – das muss bei der s/w-Abbildung dazugesagt werden –, zweier DB-Schnellzugwagen, Aüm 203/blau und Büm/234 grün, sowie eines DB T2-Schlafwagens „Trans Euro Nacht", rot. Keine aufwendigen Hintergrundbilder, keine Starstreckenparaden, keine untersichtig aufgenommen Vorbilder, die quer ins Bild rasen, sondern ein trockener Musterkatalog mit technischen Daten. Und die sprechen zum Teil für sich. Die Schnellzugwagen sind maßstäblich 1 : 87, daher 306 mm lang. Zwar haben sie noch keine Kurzkupplung, und über die Vorbildorientierung der Drehgestelle ließe sich erst etwas sagen, wenn man den Waggon real vor Augen und in der Hand hat, aber die Qualitätsorientierung ist erkennbar. Immer wieder kann erstaunen, wie hart sich zwei Stile der Modellbahngraphik seit den 30er Jahren gegenüberstehen: einerseits die aus der Werbegraphik und Plakatmalerei kommenden dynamischen Streamline-Bilderwelten von Ausnahmezügen, die mit dem H0-Packungsinhalt nur symbolisch zu tun haben, andererseits die aus der Technikdarstellung kommende Detailzeichnung, die auch sehr, oft schmerzlich genau die Defizite der Modelle festhält. An die Stelle der suggestiven Eisenbahnmalerei trat die dynamische Fotographie im Geist der Kriegsberichterstattung, während die technischen

Abbildung 68 Jouef H0 1955: BB 9003 mit zwei Wagen in Blech.

Quelle http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f3/Jouef_sudex.jpg [13.9.2012].

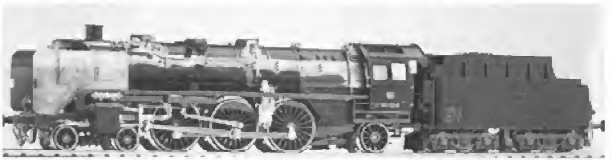
Zeichnungen erst spät, in den 80er Jahren, nach und nach durch Fotos der Modelle ersetzt wurden. Bei den Ankündigungen von Produktneuheiten sieht man sie bis heute – also muss es noch Graphiker geben, die so zeichnen können. Denn das kann keine Maschine.

Zur Modelleisenbahn gibt es unterschiedliche Zugänge. Rund um Weihnachten war und ist dem Thema und seinen Bildwelten immer noch eine gewisse Aufmerksamkeit sicher. Der Spiel- und Assoziationswert steht dabei ganz im Vordergrund, wenn Väter sich selbst auf dem Umweg über ihre Söhne beschenken. Dann gibt es die Sammler, die vielleicht in zweiter, manchmal dritter Generation eine Anlage oder einen Bestand kultivieren, wobei beides nicht immer zusammengeht. Auch das abstrakte Sammeln in der Glasvitrine oder auch einfach in der ordentlich verstauten Originalverpackung kommt vor. Diese Connaisseure betrachten ihre Schätze so wie Edelsteinsammler ihre schönsten Stücke. Die Anlagenbauer sind tragische Systemiker, die niemals fertig werden, daher können sie auch immer nur einen Ausschnitt ihrer Anlage fotographieren, was die Vorzeigereichweite reduziert. Aber auch wenn sie nicht bauen, planen sie doch und wissen Auskunft zu geben, wie alles einmal werden soll. Die Modulbauer haben sich diesem Sisyphos-Effekt geschickt durch Konzentration auf das Überschaubare und im kleinen Perfekte entzogen. Allerdings bleibt hier oft der emotionale Nachteil des fehlenden Anlagenzusammenhangs, und auch viele von ihnen werden niemals fertig. Alle diese Parallelgesellschaften lebten in der Hochphase der Modellbahnzeit bis 1980 in vollständig versäulten Interessenwelten, die nur wenig miteinander zu tun haben und locker durch das Eisenbahn-/Modellbahnmagazin miteinander verbunden waren. Ein Blick auf jeweils erforderlichen Kompetenzen zeigt, warum das so ist, von persönlichen Vorlieben und Motivationen einmal abgesehen. Der Bastler muss andere Fertigkeiten haben als der Sammler. Die beiden sozialen Rollen widersprechen sich sogar bis zu einem gewissen Grad: Aufwendigst gemasterte Supermodelle aus der Vitrine sind oft nur noch bedingt fahrfähig. Alltagstraktionen von der Anlage eignen sich schnell nicht mehr als Ausstellungsstücke. Von einem Umgang mit der Modelleisenbahn war noch gar nicht die Rede: dem ingenieurmäßig-technoiden. Diese Modellbahner können Sammler oder auch Anlagenbauer sein, in erster Linie interessiert sie nicht die Ästhetik des Artefakts oder des Artefaktsystems, sondern die hundertprozentige technische Vorbildorientierung. Die Anhänger der strengsten Observanz werden noch ihre Blechteile selbst an der Werkbank selbst formen, soweit das möglich ist. Die Gemäßigten geben sich mit dem Supern von Industriemodellen oder mit vorgefertigten Modellbausätzen zufrieden. Dafür gab es einen eigenen Nischenmarkt, für den in den 70er Jahren u. a. die 1968 gegründete, 1985 verschwundene Firma Merker + Fischer in Fürstenfeldbruck stand. Ganz so klein war die Nische auch wieder nicht, denn M + F legte ab 1975 ein eigenes M + F-Journal auf, das später in Eisenbahn-Journal umbenannt wurde als erstes Eisenbahnmagazin in Farbe

Abbildung 69 115,- DM für einen Weißblech-Umrüstsatz. Eine sehr fachbezogene Vorstellung von „preiswert".

M+F
DIE PREISWERTEN KOMMEN!

Umbausatz für Märklin BR 03 in eine Altbauversion mit großen Wagner-Windleitblechen



In diesem Umbausatz sind außer den großen Wagner-Windleitblechen viele weitere Umbau- und Zubehörteile für die Märklin-Lokomotive enthalten. Nach Umrüsten [illegible]

Art.-Nr.		Dm Preis
69 10	Umbausatz Märklin BR 03 in BR 03 Altbau mit großen Windleitblechen	115,–

Kittel-Dampftriebwagen in Billigversion

Der Kittel-Dampftriebwagen wurde stetig überarbeitet und im Aufbau wesentlich verbessert. Er bildete eine neue gangbare Kunststoffbahn, sowie die Kesselbaugruppe besonders aus Kunststoff. Am Kunststoffgehäuse sind jetzt alle Gehäusegrate und Unterkanten angegliedert und brauchen eine Zeit nur noch nachgearbeitet zu werden. Die Fenstergitter sind im Bausatz jetzt beigelegt. Das Antriebgehäuse ist grün eingefärbt, das Dach grau, der Kesselbaukasten schwarz. Es lässt sich auch mit Lokomotivteilen ja.

Art.-Nr.		Dm Preis
81	Bausatz Kittel-Dampftriebwagen, Kunststoffausführung	145,–
81 10	dito Fertigmodell	275,–
128 44	Großbauteile-Ausbausatz für viele unterschiedliche Varianten	7,80

LAG-Gepäcktriebwagen

Dieses typische Länderbahn-Fahrzeug ist komplett aus Kunststoff gearbeitet. Das Gehäuse des Inkl. Dach aus einem Stück besteht, ist bereits grün eingefärbt. Auch die Fahrwerksteile bestehen aus Kunststoff (schwarz) eingefärbt.

Dieser Bausatz ist ein ausgesprochenes Anfänger-Modell und äußerst einfach in der Montage, da er nur aus wenigen passgenauen Einzelteilen besteht, die teilweise durch Schnappverbindungen arretiert. Das Fahrwerk ist mit Kupplungen versehen und kann auch weitere zusätzliche Waggons schleppen. Machen Sie sich deshalb selber eine Freude und bestellen Sie das ansprechende Modell.

Art.-Nr.		Dm Preis
213	Bausatz Gepäcktriebwagen ET 194 1 (LAG BR) Kunststoffausführung Bausatz-Montagezeit ist im Bausatz enthalten	115,–
213 70	Fertigmodell	175,–

Auf neue, noch unfertigstellende M+F-Modellbahnen (Gleisbauteile usw.) ist jetzt endgültig fertiggestellt. Er ist durch den Fachhandel oder auch gegen Vorauszahlung von DM 10,30 + [illegible] Porto auf das Postscheckkonto Nürnberg, Nr. 51 [illegible], direkt beim M. Merker-Verlag, Roentgenstr. 2, 8080 Fürstenfeldbruck, zu beziehen.
Es sind komplette Fertigerstellung des Bausatzanleitungs sich weiterhin vorhanden, sonstern wir jetzt auf Anfrage die ersten beiden Gruppen aus. Die anderen Gruppen sind in Zukunft geplant und können somit in Herbst oder Lahr-Ostern (Gruppenweise) hoch und hoch geschenkt werden.
Eine Gruppe 1 erhalten Sie gegen Vorauszahlung von DM 6,– + [illegible] Porto,
Gruppe 2 erhalten Sie gegen Vorauszahlung von DM 6,– + [illegible] Porto,
ebenfalls auf das Konto des M. Merker-Verlages, siehe oben.

Merker+Fischer GmbH · Roentgenstr. 6 · 8080 Fürstenfeldbruck · Tel.: 08141/1838

Quelle em 15 (1977) H. 15, S. 60.

erschien.[66] Auch im em 10/1977 gibt es eine der spröden M+F-Werbeanzeigen, deren dröger Text ungewollt komisch wirkt:

> „Kittel-Dampftriebwagen in BilligversionDer Kittel-Dampftriebwagen wurde völlig überarbeitet und im Aufbau wesentlich vereinfacht. Er enthält viele neue paßgenaue Kunststoffteile. Selbst die Getriebeboxen bestehen aus Kunststoff. Am Kunststoffgehäuse sind jetzt alle Griffstangen und Türklinken angespritzt und brauchen also nicht in mühseliger Kleinarbeit angebracht werden. Der Zusammenbau wurde dadurch erleichtert. Die Fensterrahmen sind bereits bedruckt. Das Kittelgehäuse ist grün eingefärbt, das Dach grau, der Fahrwerkrahmen schwarz. Es fällt kaum noch Lackierarbeit an."

Hier kann man etwas über die Wertschätzungs-Skala des Ingenieurs lernen, der sich Kundenfreundenlichkeit abringt und doch mehr als klar zu erkennen gibt, was man nach richtigen Maßstäben von angespritzten Plastikbauteilen zwecks Vermeidung von handwerklichem Aufwand halten muss: Schande über alle, die es sich so einfach machen und zur ‚Billigversion' greifen. Und dass durch M+F-Weißblechzurüstteile aus einer Märklin-003 noch kein „perfektes Handarbeitsmodell" wird, ist demjenigen, der diese Annonce verfasst hat, bis an die Grenze der Verachtung klar. Allein schon dieser grässlichen Spurkränze!

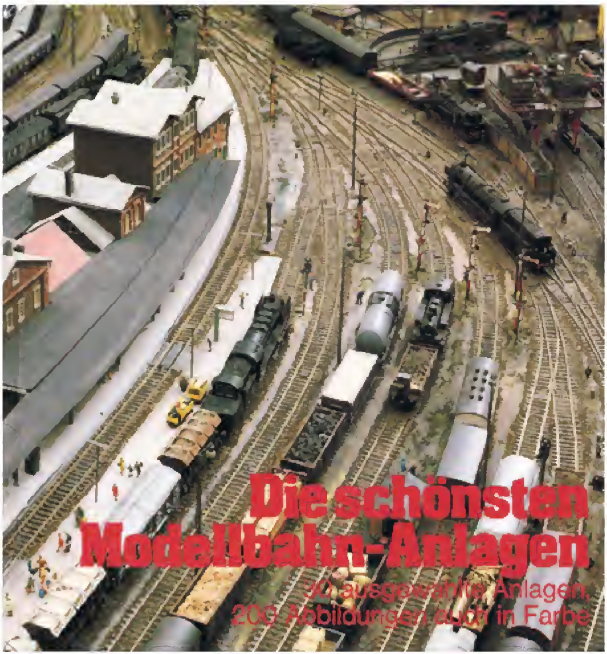
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen I

1976 erschien die erste Ausgabe von Gernot Balckes ‚Die schönsten Modellbahnanlagen'.[67] Dieser Band der praktischen und ästhetischen Modellbahnkultur stellte in mehrererlei Hinsicht das Epitom des Modelleisenbahnbaus vor der Digitalisierung der 80er Jahre dar: in planungspädagogischer, aber auch in sozialkonstruktivistischer Hinsicht. Balcke präsentierte dreißig im em besprochene Musteranlagen mehrerer Maßstäbe in Bild und Text und gab dabei zugleich Beispiele für das Genre der Anlagenrezension, das er selbst maßgeblich im em mitentwickelt hat. Er gehörte u. a. mit Ivo Cordes zu der kleinen Gruppe derjenigen, die über Jahrzehnte in der em-Redaktion einen charakteristisch westdeutschen Stil der Modellbahnpublizistik geprägt haben, der sich markant von der DDR-Technikliteratur unterscheidet. Balcke war ein typischer Vertreter der westlichen Variante des Do-it-yourself, das auch in der DDR gesellschaftlich hochgradig relevant, aber sozial und medial ganz anders konstruiert war. Die DDR-Fachliteratur und Fachleute, die sich im Transpress-

66 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Merker_und_Fischer [14.9.2012].

67 Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen. 30 ausgewählte Anlagen, 200 Abbildungen auch in Farbe, Düsseldorf 1976.

Abbildung 70



Quelle Ebd., Cover.

‚Modelleisenbahner' zu Wort meldeten, schrieben keine Prosa, in der es um individualistische Selbstentfaltung durch Sachkompetenzerwerb ging. Ihre Beiträge des Diensts am Modell – und manchmal auch des kompensatorischen Aufbaus des Sozialismus – hätten ohne weiteres in Normblattsammlungen der DDR-Reichsbahn erscheinen können: hart funktionalistisch, extrem parataktisch, barsch militärisch. Kaum irgendwo, abgesehen vielleicht von der NVA, war die (rot-)preußisch-deut-

sche Kontinuität so offensichtlich wie hier bei der kulturellen Repräsentation der für die DDR-Identität zentralen Eisenbahn. Anders Gernot Balcke. Obwohl selbst Techniker und mit den technischen Grundlagen der Modellbahn vertraut, schrieb er nicht nur für Insider, sondern so wie Alexander Spoerl über Autos und Kameras. Daher ist ‚Ratgeberliteratur' die falsche Klassifizierung. Wir sprechen über Literatur im engeren Sinn. Zwar geht Balcke die für Spoerl typische Ironie ab, die sich z. B. auch bei dem österreichischen Modellbahnpublizisten Herbert Eisenreich findet.[68] Doch verbindet alle genannten Autoren ein didaktischer Zug, der von der Faszination ausgeht, und sich nicht auf die Vergötzung vermeintlicher Funktionalitätsrationalität beschränkt. Balcke hatte als Rezensent, auch wenn er es selbst nicht so nannte, ein Faible für sozialkonstruktivistisch stimmigen Modellbahnbau, der auf Empirie, auf genauer Vorbildbeobachtung, beruht. Der Maßstab für das gut oder schlecht Gemachte, Schöne oder Hässliche war nicht der wirkungsgradfetischistische des Ingenieurs, sondern gleichsam der literarische des Rezensenten einer Narratio aus Artefakten:

> „Woran liegt es also dann, daß eine Modellbahn-Anlage einen guten Gesamteindruck macht und auf den Betrachter ganz einfach ‚schön' wirkt?– Es liegt am Gesamtkonzept, genauer gesagt am Zusammenwirken von Grundplanung, Thema und Ausführung. Drei Grundbegriffe, die eigentlich alles über den Anlagenbau beinhalten."[69]

Das sagt auch eigentlich alles über den Autor Balcke, der einer war, auch wenn er im Unterschied zu den versierten Stilisten Spoerl und Eisenreich vor Verben der ‚konzentrierten Beinhaltung' (Loriot) nicht zurückschreckte. Aber das schmälerte seine Wirkung auf die em-Gemeinde nicht.

Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen II

Über Balckes Auswahl gelungener Modellbahnanlagen kann man lange nachdenken. Die didaktische Motivation, zu einem qualitativ besseren Modellbau anzuleiten, ist das eine. Schon die Sensibilisierung für Sehweisen und ihre Umsetzung in praktische Kompetenzen ist ungewöhnlich genug. Tritt man einen Schritt zurück und fragt sich, was für Bilder Balcke dem interessierten Leser hier präsentiert, um diesen Zweck zu erreichen, ergeben sich viele Fragen. Warum empfinden Hobbyisten das Foto einer Betriebsszene in einem H0-Bahnbetriebswerk der späten Dampflok-

68 Vgl. Herbert Eisenreich, Große Welt auf kleinen Schienen. Das Entstehen einer Modellbahnanalage, Salzburg ²1968.

69 Ebd., S. 7.

zeit als Inbegriff ihrer Wunschvorstellungen? Was für Wünsche sind das, die sich auf diese Weise artikulieren? Die meisten Modellbahnbauer der 70er Jahre, an die Balcke sich wendet, sind bestenfalls im Zug an einem BW vorbeigefahren oder haben an bereits musealen Besichtungen teilgenommen. Teil ihrer persönlichen biographischen Erfahrung ist diese harte, schmutzige industrielle Realität also nicht. Was verleitet sie, sich mit den für viele andere, wahrscheinlich die Mehrheit sogar hässlich und abstoßend wirkenden Seiten eines großtechnischen Systems zu identifizieren, das ansonsten eher Reiseassoziationen und Bilder von Fernweh mobilisiert? Im übrigen ist es ja nicht so, dass letzteres in maßstäblich verkleinerter Form keine Rolle spielen würde. Paradestrecken und Starzüge mit klingenden Namen wie ‚Rheingold' oder ‚Fliegender Hamburger' sind auch für Modellbahner attraktiv. Aber auf ihren Anlagen soll eben beides vorkommen, das schwarze BW und die Glanzseite der Eisenbahn, was schwierig genug ist. Ich sehe drei Lustformen, die dieser Motivation zugrundeliegen könnten: Erstens, die Lust an der Vervollständigung der Narratio. Der Modelleisenbahner erzählt die Geschichten des sozialen Lebens und der Ästhetik der ihn interessierenden Artefakte auch dort weiter, wo beim Vorbild die Funktionalität im Vordergrund steht und erweitert so sozialkonstruktivistisch wahrgenommene Welt. Tatsächlich ist das eine Erzählhaltung: Die Schönheit des Erzählten liegt in seiner Vollständigkeit sowie in seiner Gestaltung. Zweitens, die Lust an der landschaftserzeugenden Technotopie und den sich in ihr realisierenden Panoramen. Der Modelleisenbahner überträgt und rekonstruiert Dolf Sternbergers[70] und Wolfgang Schivelbuschs[71] Panorama-Begriff in letzter Konsequenz, in dem er eine Modellwelt um den Panoramablick baut, der vor der Bahn da ist. Viele Anlagen werden gebaut, um dann auf bestimmte Weise panoramistisch fotographiert werden zu können. Das gute Foto der gelungenen Anlage hat höchste Vorzeigereichweite. Der Blickwinkel dieses Panoramismus ist auktorial: von oben auf das Ganze oder im Zoom auf das selbstgeschaffene Detail. Drittens, die Lust an der Kinetik. Man kann ja fragen, warum Modelleisenbahner, wenn sie sich für industrielle Szenerien interessieren, nicht teilfunktionsfähige Modelle von Dampfmaschinen und andere Großtechnik darstellen. Weil sie sich nicht in derselben Weise bewegen und steuern lässt wie die fahrende Modelleisenbahn. Dass sie im Kreis fährt, ist die einzige Einschränkung der gottgleichen, gut zur auktorialen Modellbahnerzählhaltung passenden Rolle des Gotts am Trafo und an den Weichenschaltern. Der Modelleisenbahner schafft und bewegt die Welt nach seinem Bild, und seine Freude ist die Freude Gottes an seiner fahrfähigen Schöpfung. Und der Vorteil ist: der H0-Gott kann den Stecker ziehen.

70 Dolf Sternberger, Panorama oder Ansichten vom 19. Jahrhundert, Frankfurt am Main 1974 (zuerst Düsseldorf/Hamburg 1938).

71 Wolfgang Schivelbusch, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert, München/Wien 1977 u. ö.

Abbildung 71

Quelle Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahn-Anlagen. 30 ausgewählte Anlagen, Düsseldorf 1976, S. 9.

Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen III

Ein ernstes Gesicht und geschlossene Körperhaltung sind angebracht: wir erblicken einen Modellbahnschrein aus den siebziger Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts. Vor uns entfaltet sich ein prächtiges Beispiel für jene religiöse Devotion, die sich im Bereich des kompletten Modellselbstbaus from scratch so häufig findet. Der Erbau-

er gehört zudem einer besonders strengen Observanz an, der vor 1990 im Westen elitären TT-Sekte. Geschaffen hat er ein 200 × 75 cm kleines, nicht für Fahrbetrieb genutztes und nicht in eine Anlage integriertes Super-Modul des Vorbildbahnhofs Mölln. Dieser Pfad von ziegelsteingenauem, gleichsam zweckfreiem Nachbau ist besonders in den USA zuhause, und von dort kommt traditionell auch das wenige an Zubehör, das sich kaufen lässt. Die Hingabe liegt, wie Balcke genussvoll nachvollzieht, im berechneten Detail:

> „Der frappierend echt wirkende Nachbau der gesamten Szenerie und vor allem der Gebäude ist im Grunde genommen gar nicht so schwierig, wenn man sich das entsprechende Vorbildfoto auf den Basteltisch legt und immer wieder in bezug auf die Abmessungen der einzelnen Teile die ‚Umkehrkontrolle' durchführt. Das heißt: will man beispielsweise ein Regenabfallrohr aus einem 2 mm-Röhrchen nachbilden, multipliziert man die Materialstärke mit dem Baumaßstab (bei TT: 2 mm × 120 = 240 mm) und weiß dann, ob die Materialstärke für das Modell richtig bemessen ist."[72]

Balckes Schwärmen über die Winkligkeit der Gebäude, die flachen Neigungswinkel der herrlichen schadhaften Teerpappedächer und die wundervoll dünnen Fensterrahmen aus echtem Holz ist ein gutes Beispiel für die Wirkung von solchen einsamen Modellbauleistungen. Da ihnen jedwede kinetische Faszination abgeht, ja sie oft nicht einmal auch nur im Blick auf die Möglichkeit späteren Betriebs gebaut worden sind, kommen in der betrachtenden Interaktion mit ihnen nur zwei Frömmigkeitsformen in Betracht: die anbetende Kontemplation oder das schwärmerische Hohe Lied auf die Wohlweisheit des Schöpfers: „Besonders echt wirken auch die doppelschlägigen Schranken am Bahnübergang mit vorbildentsprechendem Seilzugantrieb, der über ein hochübersetztes Schneckengetriebe mit Endabschaltung des Elektromotors betätigt wird."[73] Aber es kommt kein Zug, und es wird auch nie einer kommen. Denn den müsste Gottvater ja auch erst selbst bauen, da kein Industriemodell seinen Schöpfungsmaßstäben gerecht werden könnte. Aber Gottes Ratschluss bleibt unerforschlich. Warum auf einem Modul mit abgezählten Grashalmen ausgerechnet ein mühsam gealterter IFA-LKW von VEB Berlinplast mit handbemalter Plane verkehren muss, bleibt ein Rätsel. Vielleicht ist das ja der Humor Gottes: „Aufstellplatz und Besonderheiten: transportables Anlagenbrett (Betrieb: Wohnraum, Nichtbetrieb: Lagerung unterhalb einer Küchen-Arbeitsplatte)."[74] Man wagt kaum daran zu denken, dass auch an diesem Modell die Zeit ihre Arbeit verrichtet, Staub verteilt, Klebebindungen löst, Islandmoos ergrauen lässt. Und Gottvater?

72 Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahn-Anlagen, Düsseldorf 1976, S. 57.
73 Ebd., S. 55.
74 Ebd., S. 57.

Hat er die kleine Renaissance von TT nach dem Verschwinden der DDR noch erlebt oder ist Gott gar schon vorher gestorben, so dass sein Werk ihn überlebt hat?

Abbildung 72

Quelle Ebd.

Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen IV

Eine scheinbar pastorale H0-Landschaft: Dieser Eindruck entsteht allerdings weniger durch die Sache selbst als vielmehr aufgrund des gewählten Fotoblickwinkels. Wie so häufig bei Technikfotographie dominieren Diagonalen: vor allem eine von der rechten in die linke Bildmitte führende Hauptstrecke – elektrifiziert wie alle hier dargestellten alpenländischen Trassen – auf der ein Vierwagen-D-Zug unterwegs ist, geführt von einer BR 140. Die Dimensionen der Anlage sind von der Art, dass diese Beschränkung auf einen Kurzzug gar nicht notwendig gewesen wäre. Allerdings wirkt diese Reduktion nicht besonders störend, weil jeder Schienenverkehr in dieser unruhigen, von vorspringendem nacktem Fels und schwellenden Matten beherrschten Szenerie regelrecht untergeht. Aber das mag zugegebenermaßen ein Vorurteil desjenigen sein, dessen Normallandschaft die küstennahen Tiefebene ist. Überall prunkt und wellt sie hervor, die aus geleimten Papier auf feinmaschigem Draht herausmodulierte, üppige Bergeswelt, bei der die Hintergrundkulisse mit bekannten Alpenmotiven einmal nicht fehl am Platze und perspektivisch sogar stimmig ist. Der zynische Tiefländer würde sofort einwenden: Kein Wunder, es gibt ja auch kei-

nen sichtbaren Horizont. Zünftiges Tannengruppengrün nähert sich den Mobilitätswegen und dunkelt die Hänge hinan: das ist fein beobachtet und findet sich so auch auf Blättern des Reichsbahn-Kalenders. In die Konzeption der Höhenstufen muss einiges an Überlegung geflossen sein. Erleichtert wird die Planung dadurch, dass in den hohen Sphären der Pflanzenbewuchs schon weniger abwechslungsreich ist als in den niederen Regionen: grünes Hochlandgras darf bis an die Schotterungsgrenze der Gleise wachsen. Eigentlich stört die Bahn hier. Sie ließe sich jedenfalls mühelos wegdenken, und es bliebe immer noch ein durchaus sehenswert gestalteter Raum zurück. Diesen Eindruck gegen den totalen Landschaftskonstruktivismus der Modellbahn erzeugen zu können, der dazu zwingt, stets von der Streckenführung aus denken und zu dieser ein passendes Motiv zu finden, begründet die Vorbildhaftigkeit dieser Anlage. Ob aus Heimatliebe oder Touristenerfahrung, es steckt einiges an genauer Beobachtung in diesem Design von Gegend. Aber die Bahn: sie windet sich durch Schluchten, Täler und Schlünde. Sie bedarf komplizierter Tunnel- und

Abbildung 73

Quelle Ebd., S. 62.

Abbildung 74

Quelle Ebd., S. 63.

Brückensysteme, um in dieser so wenig befahrfreundlichen Welt überhaupt bestehen zu können. Eindrucksvoll schwingt das Viadukt seine Bögen, streckt sich die klassische Stahlgitterbrücke in die Länge und drückt sich die kurze Stahlbetonbrücke in einen Einschnitt. Brückenarchitekten wird dieses gebaute Musterbuch der Brückentypen rühren. Der weniger dem brugensischen Detail als der Gesamtimpression verbundene Betrachter kann sich fragen, wo der vorbildorientierte Zusammenhang zwischen so viel Bahn, Berg und Brücke liegen könnte. Beim Vorbild kann man immer vermuten: im Zweifel in der Militärstrategie. Fängt man an, die sich hier als Bahnlinie oder Straße kreuzenden Diagonalen zu zählen, braucht man einige Zeit. Diese Alpen sind verkehrstechnisch vorbildlich erschlossen und wir lernen etwas über ihre massentouristische Erfindung. Übrigens täuscht sich Gernot Balcke bei der Bewertung des ‚naturgertreuen' Charakters der Anlage fundamental:

> „Naturgetreu: das ist die richtige Definition für die Beschreibung dieser H0-Modellandschaft. Liegt dieser Eindruck nicht in erster Linie darin begründet, dass auf dem gesamten [...] Anlagenausschnitt kein einziges Gebäude zu sehen ist, sondern ‚nur' Landschaft?"[75]

75 Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahn-Anlagen, Düsseldorf 1976, S. 62.

Irrtum, bzw. Nachdenkfehler. Dieses Naturotop mit Bahnanschluss ist keinen Deut weniger technotopisch als das Gleisvorfeld eines Großstadtbahnhofs, auch ohne Gebäude.

Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen V

Eine lange Reihe von Stadthäusern am hochgesetzten hinteren Rand einer H0-Anlage, ein sich dort fortsetzendes Viertel andeutend. Mittel- oder süddeutsch wirkt diese Bebauung mit einer Neigung zu spitzen Giebeln oder Mansarddächern, die nicht zu Stadträumen nördlich von Kassel passt, aber das liegt am Angebot der Zubehörhersteller. Die Uneinheitlichkeit der Bauflucht wirkt authentisch: Die ersten Solitäre hier in Bahnnähe verdanken sich der Baublase des Gründerbooms, bis zum Ersten Weltkrieg folgten schmale Lückenfüller und schlichtere Eckhäuser sowie Jugendstiliges neben leicht Mietskasernenhaftem. Ein unbefestigter Weg führt durch das abfallende Grünland vom höheren Straßenniveau zur Bahn im Vordergrund und zu einem kleinen Betrieb. An zwei PKW-Modellen lässt sich erkennen, dass wir uns irgendwann in den 20er oder 30er Jahren befinden. Ansonsten ließe sich die Szene mit geringfüfigen Änderungen zwischen 1920 und 1960 ansiedeln. Der Gesichtspunkt der sich wandelnden Epochenkulisse hat mich an Modellbahnanlagen immer fasziniert. 1938. Hakenkreuzflaggen in den Fenstern und ein Trupp vorbeimarschierender HJ auf der Straße, „Wildgänse rauschen durch die Nacht": Österreich ist heim ins Reich gekommen, und das versöhnt viele mit Hitlers Herrschaft, die in diesem bürgerlichen Viertel seit 1933 eher skeptisch waren. Obwohl man dem Hitler lassen muss, dass schon länger alles wieder seinen Schick hat: Zehn Jahre zuvor hatte es in den Nebenstraßen noch wilde Jagden zwischen Rotfront und SA gegeben. Auch in der sozialdemokratischen Eckkneipe ist es sehr ruhig geworden, die wissen, warum. Der jüdische Huthändler, dessen Laden sie im April 1933 boykottiert haben, ist schon lange in Amerika. Dumm, das: er machte gute Preise machte. Aber wo gehobelt wird. 1948. Die Straße hat erhebliche Bombenlücken. Während eines späten Angriffs im Winter 1944 war die Gegend unweit des Bahnhofs dran. Da hieß Göring schon lange Meier. Jetzt ragen Ofenrohre aus den Fenstern. Bewohnte Ruinen, Baracken auf Trümmergrundstücken, Fassadenskelette und stehengebliebene Wände, an denen man noch die Tapetenmuster erkennen kann. Jeeps der amerikanischen Besatzungsmacht auf der Straße. Am Himmel eine nicht abreißende Kette von Dakotas dc-3 c47 auf dem Weg von Frankfurt nach Berlin. 1958. Leuchtreklamen unter Adenauers Himmel an den neuen Hausgesichtern mit ihrer regelmäßigen Fensterverteilung: keine Experimente! Der metallverarbeitende Betrieb an der Bahn füllt mit seinen neuen Fertigungshallen im gemilderten internationalen Stil die gesamte Fläche bis zum Bahnhof. Vollbeschäftigung, aber schlechtere Wohnqualität in der

Abbildung 75

Quelle Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahn-Anlagen, Düsseldorf 1976, S. 117.

Straße darüber. Wer es sich leisten kann, wohnt schon im Schwäbisch-Hall-Traum am grünen Stadtrand. Dem Stadtrat ist das stehengebliebene, sozial abrutschende Quartier in bester Innenstadtlage ohnehin ein Dorn im Auge. Nur wenn genau hier eine sechsspurige Straßenbrücke über die Hauptbahn geführt werden kann, macht der schon halbfertige Innenstadtring Sinn. Autogerecht soll die Stadt werden. 1961 wird es soweit sein, kurz danach wird die Bahnstrecke elektrifiziert. Der Metallbetrieb geht zehn Jahre später in Konkurs. Um eines der nicht abgerissenen Gründerzeithäuser neben der Straßenbrücke gibt es 1979 einen Hausbesetzerskandal, der die Stadt in die Tagesschau bringt, was sonst selten der Fall ist. 1989 wird die Grünfläche unter der Brücke renaturiert. 1999 eröffnet die neue ICE-Trasse, für die ein eigener Bahnhof am anderen Ende der Stadt gebaut wurde. Der Zugverkehr auf der alten Strecke wird dünner und geht hauptsächlich auf das Konto einer neugegründeten regionalen Privatbahn. 2009 weiht ein lokaler Verein vor dem aufwendig restaurierten Haus, in dem sich das Ladengeschäft des jüdischen Huthändlers befunden hat, eine Gedenktafel ein. Das Haus gehört inzwischen einem der ehemaligen Hausbesetzer von 1979.

Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen VI

Kleinanlagen wie diese, und dann noch mit ländlichen Motiven, sind nicht das, wovon Modelleisenbahner träumen. Ihre Sehnsucht sind filigrane Signalbrücken über der sechsgleisig ausgefächerten Hauptstrecke im Vorfeld eines Großstadt-Kopfbahnhofs, Bahnsteigenlängen für 12-Wagen-Züge und Groß-BW im Hintergrund. Doch leider bleiben die Planquadrate beim Anlagenbau in H0 50 × 50 cm groß, woraus sich lauter unangenehme Rechenaufgaben ergeben. Selbst ein kurzgekuppelter D-Zug nur sechs Abym hat dann ohne Lok eine Länge von 180 cm. Balckes übliche Rezepte gegen Raumnot, An-der-Wand-entlang-Anlage, U-Förmigkeit, Mehrebenenbau, sind immer richtig, überfordern den durchschnittlichen Modellbahner nicht nur im Hinblick auf seine handwerklichen Fähigkeiten erheblich, sondern stellen eine andere Kategorie von Modellweltbau dar. Insofern ist es Ausdruck von Toleranz, dass der Lehrmeister auch Anlagen in der am weitesten verbreiten Form des geschlossenen Rechtecks zur Kenntnis nimmt, wie unten zu sehen. Auch auf 265 × 160 cm gibt es zwei Ebenen und sogar zwei Bahnhöfe. Ob das optisch und konzeptionell erfreulich ist, darüber lässt sich streiten, zumal wenn ‚Bergheim' schräg oberhalb von ‚Talhausen' direkt in Blickweite liegt. Aber der Erbauer hat seine Prioritäten so gesetzt, dass er fahrplangerecht von A nach B fahren kann, und des Menschen Wille ist sein Himmelreich. Und so vollkommen modellbauästhetisch unbedarft ist das in Foto und Gleisplan Vorgestellte nicht. Die Streckenführung ist leidlich plausibel, auch wenn direkt hinter dem Bahnhof ‚Talhausen' eine Trasse entlangführt, man zu viele Maulwurfslöcher in Tunneleingangsform sieht und die riesigen Weichenantriebe nur unter Streugut versteckt werden. Der gestalterische, sozialkonstruktivistische Anspruch liegt hier im stimmig dargestellten Detail. Der im Foto gezeigte Landbahnhof ist zwar Konfektionsware, wird aber durch viele Zubehörkleinigkeiten kontextualisiert. Und trotzdem fragt sich der Norddeutsche immer wieder, warum die idealtypische deutsche Modellbahnlandschaft damals wie heute – trotz eines beachtlich ausgeweiteten Angebots an Bauwerken aus dem Nordosten – in einer mittelgebirgig-mitteldeutschen Fachwerkgegend angesiedelt ist. Zugegeben, wo es Berge gibt, sind Tunnel möglich, und das macht manches leichter. Andererseits lassen sich unschön enge Gleisbögen und Gegengeraden auch im Flachland verstecken: hinter Brücken und in Städten hinter geschlossener Bebauung. Gerade, lange Pappelreihen, grüne Wiesen und entsprechend hervorgehobene Bahndämme sind als Motive elitär, und das hat nicht nur mit dem scheinbar größeren Flächenverbrauch zu tun. Würde man Balckes Hauptratschlag beherzigen, dass beim Modellbau weniger oft mehr ist, kommt man schnell zu den großzügigeren, horizontbetonten Landschaftsbildern des Tieflands. Auch sie lassen sich unterhalb der Farbrikhallengröße auf wesentliche Merkmale, vielleicht sogar auf vordringliches reduzieren: die Vorherrschaft horizontaler gegenüber vertikalen Linien. Gerade

am Anlagenrand ist hier mit einem entsprechend angepassten Bild von Himmel mit Stapelwolken über eine Reihe großer Bäume viel Effekt erzielen, aber das Herz des Normal-H0ers schlägt gleichwohl für Berg und Tal.

Abbildung 76

Quelle
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahn-Anlagen, Düsseldorf 1976, S. 50.

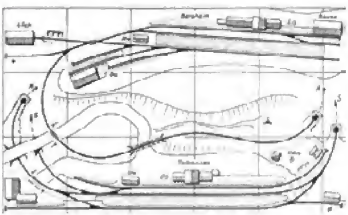


Abbildung 77

Quelle Ebd.

Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen VII

Bei der Modellbahn hängt alles von der Perspektive ab. Daher sind verrenkte, den Beobachter womöglich erschreckende Körperhaltungen bei Anlagenbetrachtern eher die Regel als die Ausnahme: anteilnehmendes Knien, devotes Beugen des Kopfes bis die Augen auf Schienenhöhe sind, Konstruieren einer Vogelperspektive durch Besteigen ungeeigneter Sitzmöbel, dies in der Angst nicht vor körperlicher Verletzung – die gefährlichsten Unfälle passieren zuhause –, sondern natürlich vor Beschädigung der Anlage im Fall. Die Modellwelt erfordert immer wieder kontrollierende Blicke und Eingriffe des Anlagenfahrers, denn im Unterschied zum Vorbild

gibt es unendlich viele Blickwinkel, aus denen sich die Unvollendetheit der Schöpfung erkennen lässt. Selbstquälerisch wird der Modellbauer genau diesen grausamen Moment der Wahrheit immer wieder suchen, um neue Runden der Schöpfungsverbesserung daraus abzuleiten. Irgendein Stück Schotterung ist immer zu grobkörnig: als ob der Oberbau mit Felsbrocken und nicht mit Schotter belegt wäre! Aus dem Abstand der Zimmerecke ist nicht leugnen, dass eine hervorspringende Bahnsteigkante zu einer kleinen Beule im Gleis führt, die aus der schrägen Draufsicht durch einen weiteren Perron verdeckt wird – nur nagt ja jetzt das Wissen um den Baufehler an unserem Stolz und Selbstbild. Und Staub! Staatsfeind Nummer Eins des Modelleisenbahners. Innerhalb enger Grenzen ist er gern gesehen, da er als Spender eines grauen Schleiers von Schmutz und Verfall zum natürlichen Alterungsprozess der künstlichen Welt beiträgt. Aber allzu schnell sieht das aus wie die Ascheablagerung nach einem mittleren Vulkanausbruch. Die Kollateralschäden an Bauwerken und Landschaft im Kampf gegen den Staub sind Legion. Und der Gleisplan. Jahre, vielleicht Jahrzehnte hat man Skizze um Skizze auf Papier gezeichnet, verworfen, korrigiert. Besonders gründliche Facharbeiter schrecken auch vor maßstäblich

Abbildung 78

Quelle Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahn-Anlagen, Düsseldorf 1976, S. 97.

verkleinerten Versuchen mit Papierstreifen nicht zurück, die gegebenenfalls sogar nummeriert, fotographiert und zur Traditionsquelle werden, damit spätere Modellbahnhistoriker die Genese der Anlage präzise nachvollziehen können. Und dann stellt man die Trittleiter ein paar Zentimeter nach links und muss feststellen, dass aus einer bestimmten Höhe die gesamte Bahnhofseinfahrt trotz schlanker Weichenwinkel und von oben unsichtbarer Weichenantriebe aussieht wie die Weihnachtsanlage aus Industriegleisen auf Styroporpassformen im Schaufenster des Spielwarenladens. Da weht uns echte Verzweiflung an. Höhenunterschiede überhaupt. Sie ermöglichen es, Maßstabsungenauigkeiten aufzudecken. Selbst bei gemasterten mobilen und immobilen Supermodellen entsteht manchmal der Eindruck der Unmaßstäblichkeit, weil das Verhältnis zwischen dem perfekten Einzelnen und den vielen kleinen Ungenauigkeiten des Drumherum als Fehlerhaftigkeit des Ganzen wirkt. Die letzte Möglichkeit ist die Zensur durch die Einschränkung des Blicks. Balcke hat ein bezeichnendes Beispiel dafür ausgewählt. Durch ein Mauerloch sehen wir so auf einen Kopfbahnhof, dass die immer noch zu starke Biegung des Gleisvor- und Nachfelds nicht so auffällt. Die Vorstellung ergänzt, was man nicht sieht (und was es nicht gibt): eine Fortsetzung der Gleisanlagen links und rechts des Gucklochs. Zudem wirkt die Schlüssellochperspektive erotisierend, aber das ist für die Bekenner der Modellbahngemeinde gar nicht nötig. Sie sind monogam.

Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen VIII

Was ist bei Balcke eigentlich ein Idyll? In der Modellbahnsprache steht der Begriff für das Süßlich-Ländliche im Gegensatz zur industriell-großstädtischen Moderne, für die Synthese von Bahn und Natur, den liebenden Blick auf das kleine Detail. Das Idyll in H0 ist stets ein *paradise lost*. Die Wogen der Modernisierung haben es weggespült, sturmflutartig oder in langsamer Tieden-Regelmäßigkeit. Daher ist das Modellbahnidyll die genauestmögliche (Re-)konstruktion einer auf die Artefaktebene übersetzten Erinnerung an etwas. Die dazu passende Motivation hat mit einer von Reduktionismus und Anti-Haltungen gefärbten Grundgestimmtheit zu tun, in der sich die Sehnsucht nach einer vermeintlich besseren, jedenfalls einfacheren Vergangenheit mit der Ablehnung bestimmter Umstände der Gegenwart verbindet. Auf den zur Verfügung stehenden paar Quadratmetern will der H0er nicht nur als guter Historist zeigen, wie es eigentlich gewesen ist, meist uneingestanden verfolgt er auch als Geschichtspolitiker eine monumentalische Intention: zu zeigen, dass früher alles schöner war. So gerät ihm das Idyll zum echten Retro-Utopia, und zwar auch und gerade dann, wenn alles bis ins kleinste ‚vorbildgerecht' nachgebaut wird. Je länger er baut, desto vorbildgerechter wird sein Abbild. Und weiterbauen muss er, weil es zu Materialermüdung kommt oder weil ihm in irgendeinem Katalog oder Bildband

eine Einzelheit aufgefallen ist, die er auch auf seiner Anlage sehen möchte. Stets bleibt aber das Leitbild die Annäherung an eine historische Authentizität. Der so unablässig kreativ tätige Sozialkonstruktivist reflektiert meistens sicher nicht, in welche Falle er dabei tappt, in die der Modernisierung. Denn sein Prozess kontinuierlicher Verbesserung einer kulturellen Repräsentation von Vergangenheitsvorstellungen ist selbst eine Form der Modernisierung, durch die sich seine Welt sturmflutartig oder in langsamer Regelmäßigkeit verändert. Neue Häusermodelle kommen auf den Markt, und ganz schnell tritt das bessere neue Alte an die Stelle des älteren schlechteren Alten. Neue Materialien ermöglichen eine noch detaillierte Alterung des bereits vorhandenen Modellbestands. Neue Fahrzeuge für Schiene und Straße tragen laufend zu einer Veränderung des Fuhrparks bei. Den sichtbarsten Veränderungen unterliegt die künstliche Natur. Da Styroporflocken irgendwann von den Bäumen fallen oder so eingestaubt sind, dass sie keine Jahreszeit, sondern eher eine Emissionskatastrophe im Chemiedreieck der DDR darstellen, müssen sie ausgetauscht werden.

Abbildung 79

Quelle Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahn-Anlagen, Düsseldorf 1976, S. 94.

Eigentlich gilt das auch für das staubgrau gewordene Gras, aber solche Renovierungen sind lästig, da ja auch die Welt um das Gras herum abgebaut werden muss. Noch nie habe ich eine Modellbahnanlage gesehen, in der ebendiese Performanz der Modernisierung selbst zum Thema gemacht, also ein Modernisierungsgang vom Idyll zum Nicht-mehr-Idyll so nachvollzogen wird in den berühmten Graphiken des Schweizers Jörg Müller aus dem Jahr 1973: „Und ewig saust der Preßlufthammer nieder".[76] Wahrscheinlich würde das die meisten Anlagenbesitzer nicht nur finanziell überfordern, sondern vor allem in ihrer Grundannahme kränken, dass sie bestmögliche aller Welten in H0 dargestellt haben.

Abbildung 80

Quelle Ebd., S. 95.

Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen IX

Es ist immer wieder dasselbe: die Menschen vertragen sich nicht. Die konfessionelle Gemeinschaft der großen Denomination der Nietenzähler und Pufferküsser, die dem Modellbau huldigt, hat mit den Gläubigen der Museumsbahngemeinden im Hinblick auf ihre Kompetenzen und Interessen nur das Glaubensmotiv gemeinsam. Ansonsten leben sie in verschiedenen religiösen Welten. Am Werkzeug kann man sie erkennen: heavy-duty-Schlossergerätschaften dort, ausrangierte Zahnarzt- und Uhrmacherinstrumente hier. Und wie in jedem belief system gibt es auch gruppenintegrierende Anti-Haltungen. Die H0-Modellwelt wird fast immer als Gegenwelt

76 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/Jörg_Müller_(Künstler) [28.4.2014].

zum Jahrhundert des Automobils sozial konstruiert. Dass die Eisenbahn in allen ihren Formen und Spurweiten auf einer Modellbahnanlage im Vordergrund steht, ist nur im Hinblick auf den Grad der geschichtsklitternden Perspektivverengung erstaunlich, der hier möglich ist. Modellautos haben, zumal sie Standmodelle sind, meist rein dekorative Funktion. Einen richtig großen und vollen Parkplatz auf einem Trümmergrundstück wird man auf Anlagen nach Motiven der frühen 60er Jahre vergeblich suchen. Stattdessen findet sich dort gern eine verkehrstechnisch blödsinnige und viel zu große Straßenbahnhaltestelle. Straßenbahn überhaupt: Auch sie hat ihre eigene Anhängerschaft mit leichten Affekten gegenüber der Prävalenz der großen Bahn, die bei ihr eher am Rand des Interesses steht und nur in Form einer Paradestrecke am Straßenanlagenrand vorkommt. Wahre rechtgläubige Straßenbahner schaffen es, ein großstädtisches Bahnhofsempfangsgebäude in den Anlagenhintergrund zu setzen: ohne Gleisanschluss dahinter, aber mit beeindruckend geschwungenen Bahnsteigen für die Straßenbahn auf dem metropolitanen Bahnhofsvorplatz. Aber auch hier entspricht dann der Individualverkehr so ungefähr dem Stand von 1938. Das große Sterben der Straßenbahnnetze in der Bundesrepublik vom Ende der 50er bis zum Beginn ihrer ressourcen- und bereits umweltpolitischen Wiederentdeckung seit den 70er Jahren ist für Modelleisenbahner ein Angriff auf ihren Glaubensinhalt, den sie nicht darstellen möchten. Dabei liegen hier so viele authentische Themen: Abbruch der Straßenbahn und Einführung von Oberleitungsbussen in einer westdeutschen Innenstadt um 1960. Ein ehemaliges Straßenbahndepot, das Stadtbuswartungshalle wird. Im Hintergrund stehen die abgewrackten Straßenbahnzüge. Noch nicht alle Schienen sind aus dem Straßenbild verschwunden. Rush hour-Stau auf einer Ausfallstraße Mitte der 60er Jahre. Vierteldecker-Büssingbusse darin gefangen. Dann die kybernetisch gesteuerte Renaissance im Zuge der Stadtbahn- und Verkehrsflusssteuerungsmoden der 70er Jahre. Oberirdisch eigene, von der Straße getrennte, sehr hässliche Trassen und Teilbetrieb als U-Bahn im engen Innen- und Altstadtbereich, in dem eine Straßenbahn die freie Zu- und Abfahrt zu den neuen Tiefgaragen und damit den Fließprozess des Konsums behindern würde. Im deutsch-deutschen Vergleich dazu der Weiterbetrieb von ÖPNV-Infrastrukturen der 20er und 30er Jahre unter sich ökonomisch immer weiter zuspitzenden Bedingungen in der DDR als Alternative zu einem schwächeren und sozial anders konstruierten automobilen Individualverkehr: Neueröffnung einer Ost-Berliner oder Leipziger S-Bahnlinie in den 70er Jahren mit FDJ-Aufmarsch und vielen roten Fahnen. Aber das wiederum ruft schnell die Erinnerungswächter der Ostalgie in H0 auf den Plan, die sich dagegen verwahren werden, die Kaputtheit der Kulisse nachzugestalten, vor der dies stattfindet.

Abbildung 81

Quelle Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahn-Anlagen, Düsseldorf 1976, S. 41.

Abbildung 82

Quelle Ebd.

Abbildung 83

Quelle Ebd.

Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen X

Balcke hat hier eine Anlage ausgewählt, die ein Thema der DRG-Zeit der 30er Jahre darstellt. Optische Signale für den Nationalsozialismus fehlen. So weit gehen die wenigsten deutschen Modellbauer, und denjenigen, die es tun, geht es um eine unappetitliche Retroidyllisierung der ‚guten Jahre' von Hitlers Herrschaft. Vielleicht mit ein paar Hakenkreuzfahnen, aber sicherlich ohne marschierende SA. Und auch ohne Preiser-Figuren, die sich auf der Straße mit Heil Hitler begrüßen. Man geht wohl nicht fehl, dass hier ungefähr das Jahr 1935 gezeigt wird, wenn auch frei von der drückenden Erdenschwere der politischen Kontexte und Folgen. Vier Jahre später rollen die Truppentransporte an die Fronten, sechs Jahre später die Güterzüge mit Raubgut aus dem besetzten Europa und die Zubringerzüge in die Vernichtungslager im Osten. Zehn Jahre später hat der Luftkrieg von dem großen Gleisvorfeld des mittelstädtischen Bahnhofs nicht mehr viel übriggelassen. Sonderbar gemischte, von Flüchtlingstrauben behangene Züge schleichen vorbei, an den Tendern der Dampfloks steht immer noch „Räder müssen rollen für den Sieg", und an mancher gleisnahen Mauer „Unsere Mauern brechen, unsere Herzen nicht". Bald wird die alliierte Besatzungsmacht dafür sorgen, dass dort etwas anderes steht: „Dafür brauchte Hitler zwölf Jahre." Aber 1935 ist die nationalsozialistische Welt noch ganz in Ordnung. Vor allem ist sie außerordentlich modern, nämlich hauptstreckenelektrifiziert. Das ist zwar ebensowenig wie der Autobahnbau eine nationalsozialistische Erfindung, aber ein Projekt, das die Reichsbahn in einigen Regionen mit voller Unterstützung des Regimes vorantreiben kann. Und dann gibt es nicht nur schöne Fotos im Reichsbahn-Kalender, der bis 1943 erscheint, sondern auch einen Wochenschaubericht. Denn technische Erfolge sind Prestigeerfolge von Hitlers Herrschaft. Sowohl die konsumierbare Alltags- wie auch die industrielle Großtechnik genießt eine Aufmerksamkeit, die im einzelnen darüber hinwegtäuscht, dass der Pro-Kopf-Lebensstandard der 30er Jahre sich erst wieder dem der Zeit vor 1914 annähert. Die Welt der Volksgemeinschaft im Werden sieht aber schon so beeindruckend modern aus: kastenförmige Eloks ziehen rauchfrei und erstaunlich leise im Vergleich zu den wild lärmenden, fahrbaren Dampfmaschinen am Betrachter vorbei, in dessen Rücken zwar noch ehrwürdiges Fachwerk steht, der aber hier einen Blick in die gesellschaftliche Zukunft werfen kann. Und das hat der Hitler alles ohne Krieg erreicht! Jedenfalls bis 1939. Und dann muss der erst einmal gewonnen werden, dann wird man sehen. Die Vorzeigbarkeit des Eisenbahnnetzes jedoch dient dem Frieden wie dem Krieg, letzteren sogar besonders effektiv. In zweiachsigen Güterwaggons sitzen nicht mehr die Soldaten auf ihrem Weg an die Front. Die sind jetzt einer anderen menschlichen Fracht vorbehalten, deren Rückkehr nicht vorgesehen ist. Das wissen weitaus mehr Zeit- und Volksgenossen, als ihre Erinnerung nach dem 8. Mai 1945 wahrhaben will. Wer am Bahndamm stand, wer auf einem Parallelgleis aus dem Abteilfens-

ter oder vom Bahnsteig auf ein gegenüberliegendes Gleis sah, hat die KZ-Züge sehen können. Sie wurden in Fahrpläne integriert. Für sie waren Traktionen und Waggons bereitzustellen, die lästigerweise an anderer Stelle fehlten. All das passierte auf diesen Gleisen, vor diesen Signalen und in Sichtweite der hübschen Fachwerkhäuser, in denen noch weit über die 50er Jahre hinaus mancher eher denken als aussprechen wird: Wenn der Hitler nur das mit den Juden und das mit Russland gelassen hätte. Und es war doch nicht alles schlecht. Modelleisenbahn ist ein sehr deutsches Thema.

Abbildung 84

Quelle Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahn-Anlagen, Düsseldorf 1976, S. 15.

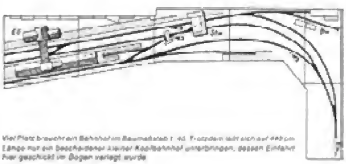
Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen XI

0 ist die Königsspur der Modellbahn, von der viele Ha-Nuller träumen. Die Detaillierungsmöglichkeit in 1 : 45 ist ebenso grandios wie der Platzverbrauch. Balcke weist auf eine probate Lösung hin: „Hat man nicht viel Platz, so kann man sich auf den Nachbau eines kleineren Bahnhofsgeländes beschränken und für den Fahrbetrieb von Fall zu Fall ansetzbare Streckenbretter verwenden.“[77] Hier spricht der Ingenieur, nicht der von Weltabbildungssehnsucht umgetriebene Enthusiast. Streckenbretter! An eine perfekt durchgestaltete Szene schließen sich aufgebockte, rohe Holzbohlen an, ungeschottert, auf denen die wenigen vorhandenen Züge durch ein konstruktivistisches Nichts im sichtbaren Oval zurück in die Perfektion verkehren. Das ist nicht der Traum der H0-Fahrer. Für diese Bauweise spricht, dass sie den Schritt zum Modul und zu einer Form von Sozialität darstellt, die sich daraus ergeben kann. Am Rande von Modellbahnmessen kann man immer wieder mehr oder weniger geschickt zusammengestellte Modulsequenzen in Null sehen, bei denen man sich schon freut, wenn die Zuordnung von Epoche und Weltgegend leidlich stimmt. Gelegentlich fährt allerdings eine Berliner S-Bahn von 1930 auch ohne

Abbildung 85

Quelle Ebd.

Abbildung 86



Quelle Ebd.

77 Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahn-Anlagen, Düsseldorf 1976, S. 28.

seitliche Stromschiene durch einen pfälzischen Dorfbahnhof um 1960 und ein amerikanischer Güterzug an mitteldeutschem Fachwerk vorbei. Für die oberflächlich Schaulustigen fällt das nicht ins Gewicht, für den intensiver mit der Sache Verbundenen ist es eine Qual, ja eine Entweihung, und er möchte dem Fahrdienstleiter an die Gurgel. Aber was soll der auch machen? Irgendwo weiter hinten schließt sich an das milde thüringische Dorf nach DDR-Reichsbahnmotiven brutal ein Canyon aus den Rocky Mountains mit Santa Fe-Traktionen an, verbunden durch ein und denselben Schienenstrang. Bahnhöfe ohne Fahrbetrieb, als reines Standmodell oder mit marginalem Rangierverkehr, sind nicht nur eine Erscheinung der Null-Welt. Modulanlagen in den verschiedensten Fertigkeitsgraden gibt es in jedem Maßstab. Sie verkörpern den vollendungsfeindlichen Zug des Modellbaus, das Zurückbleiben von finanziellen Kapazitäten, Geduld und Lebenszeit hinter großen Vorhaben. Immer kommt dabei das heraus, was Balcke für den 0-Bau vorschlägt: Fertiges neben Provisorischem. Am Ende hilft hier nur die Kamera weiter, um das Wirklichkeitsdesign in den Griff zu bekommen: „Nicht zuletzt durch die gekonnte Aufnahme-Perspektive wirkt dieser Anlagenausschnitt besonders realistisch. In Baugröße 0 wirken die vorbildgerechten Abmessungen der Schienenprofile zudem günstig auf den Gesamteindruck."[78] Nur umdrehen, nach links oder rechts sehen: das darf man nicht. Modellbauer sind Illusionskünstler, die eine Bühne für ein Stück bauen, das zum großen Teil in ihrer Vorstellung spielt, weswegen es reicht, die reale Bühne zu fotographieren. In diesem Sinn ist der Modellbahnbau ein bemerkenswerter Pfad des dramatischen Symbolismus im 20. Jahrhundert. Vom Geist der Weihnachtskrippe steckt allerdings auch einiges drin.

Abbildung 87

Quelle Ebd., S. 29.

78 Ebd.

Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen XII

Die sanfte Unschärfe bekommt dem Foto ausgezeichnet. Dunst und Patina nehmen der Wirklichkeit auch oft ihre scharfen Kanten. Aus leicht erhöhter Position sehen wir einen mittelstädtischen Bahnhof, der sich gegen eine am Hang gelegene mittelalterliche Stadt behaupten muss. Die raumgreifende Mobilität der Industriegesellschaft rückt gegen das Ehrwürdig-Überlieferte vor. Wo heute der Schienenstrang die Peripherie mit den Zentren verbindet, lagen vor der Eisenbahn Gärten. Außerdem sieht es so aus, als ob für das gar nicht so große Empfangsgebäude ein Teil der Wehrmauer abgetragen wurde. Der Anschluss an die Märkte für Waren, Arbeit und Ideen ist wichtiger geworden als der Schutz vor der Außenwelt und die Intaktheit des Stadtbilds. Noch bemerkenswerter als die Verdrängung von Alt durch Neu ist das Bemühen des Neuen, alt zu wirken. Das verkörpern die Stützmauern neben der Trasse am linken Bildrand. Sie treten nicht nur an die Stelle der abgetragenen Stadtmauern,

Abbildung 88

Quelle Ebd., S. 72.

sondern kopieren, gut neoromantisch, die Burgbauwuchtigkeit einer zitierfähigen Vergangenheit. Auf die beruft sich der junge industrielle Nationalstaat liebend gern, weil er eine Geschichte braucht, deren Neuerfindung zwingend zu ihm hin führt. Stolz weht die Fahne Schwarz-Weiß-Rot, aber die ist, genau genommen, noch gar nicht so alt. Und sollte das Bild nach 1918 aufgenommen worden sein, also zu Zeiten des ungeliebten Schwarz-Rot-Senf, möchte man die gute schwarz-weiß-rote Zeit nicht am Ende zur Vorgeschichte des Elends der Demokratie machen. Die Eisenbahn immerhin ist als Infrastruktur des modernen Nationalstaats und seiner verheißungsvollen Zukunft ein Trost, auch unter Ebert. Sie brachte und bringt Dynamik in die alte Stadt, sichtbare Veränderung. Das geht nicht ohne Spannung ab, auch wenn das feine Fachwerkstahlgitter der Fußgängerbrücke dem alten Fachwerk recht ähnlich ist. Aber bis 1914 gilt die Parole Fortschritt sans phrase. Der ist zwar hier nicht Elektrizität plus Sowjetmacht, aber darf den engen Gassen und spitzen Giebeln der bürgerstädtischen Welt auf fast schon amerikanische Weise naherücken, ohne dass wir im Wilden Westen wären. Da seien Gott und die Hohenzollern vor. Nach 1918 und der Kränkung durch Versailles ist der Fortschritt die trotzige Behauptung deutscher Tüchtigkeit gegen das Diktat der Sieger. Unter den Dächern brütet Revanche, obwohl oder gerade weil im mittelalterlichen Rathaus die Sozialdemokraten regieren. Allerdings sind die auch gegen Versailles und für den Fortschritt, allerdings einen ganz anderen, der keine Pietät gegenüber den baulichen Altertümern an den Tag legt. Für Kultur sind sie ja auch, Freibäder und im Stadttheater den Gewerkschafts-Goethe, Gerhart Hauptmann. Aber möchte man Schlesisch auf der Bühne hören? Oder vom Bahnwärter Thiel lesen? Und Ebert im Badeanzug, am Ostseestrand aufgespürt von der investigativen Asphalt-Presse der sündigen Metropolen, ist nun auch kein rechter Kaiserersatz. Dann doch lieber mal zum Bahnhof gehen. In den 20er Jahren tut sich hier einiges. Die Reichsbahn setzt ihren streng regulierten Formenkanon der Einheitsbaureihen durch. Und das ist ja erfreulich anzusehen, weil es etwas durch und durch Militärisches, Preußisch-Deutsches, an sich hat. Und wenns mal wieder andersherum kommt, ist diese hochmoderne Bahn von existenzieller Bedeutung für die heimlich hochgerüstete und teils in der Sowjetunion trainierte 100.000-Mann-Armee: als Sehne am Muskel deutscher Stärke und deutschen Wiederaufstiegs zur Weltgeltung, die einer so tüchtigen Nation mit einer solchen Vergangenheit einfach zukommt. Hitler ist an diesem Bahnhof nie angekommen und die NSDAP erzielt erst 1929/30 ihre ersten Erdrutscherfolge in der Stadt, die aufgrund der konfessionellen Bindungen auch etwas hinter dem Landesdurchschnitt zurückbleiben. Das interessiert die alliierten Bomberverbände im Herbst 1943 allerdings wenig, die auf dem Rückflug von größeren Zielen ihre restlichen Spreng- und Brandbomben hier abladen und Raum für erhebliche Modernisierung schaffen. Balcke nennt das Anlagenmotiv übrigens „stimmungsvoll".[79]

79 Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahn-Anlagen, Düsseldorf 1976, S. 73.

Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen XIII

Als diese Anlage in den 70er Jahren gebaut wurde, war ihr Motiv tagesaktuell: das Gleisvorfeld eines großstädtischen Bahnhofs an einer vollelektrifizierten Hauptstrecke. Im Abstand von fast vierzig Jahren fallen Gebäude der 60er und 70er Jahre nicht mehr als Blickfänger oder sogar Provokationen auf, sondern werden als Teil der Formensprache einer inzwischen ebenfalls historisierten Gegenwart erkennbar. Ein mir jetzt Gleichaltriger Vierzigjähriger in den 70er Jahren konnte mit ähnlichen Gefühlen auf seine Kindheit zu Reichsbahnzeiten zurücksehen wie ich heute auf die für mein Eisenbahnweltbild formgebende Bundesbahn der 70er Jahre. Auf dem oberen Bild steht

Abbildung 89

Quelle Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahn-Anlagen, Düsseldorf 1976, S. 85.

Abbildung 90

Quelle Ebd.

die Bahn gar nicht im Vordergrund, sondern die Nachkriegsarchitektur. In den rechten Bildrand ragt ein neues Gleisbildstellwerk, errichtet im westdeutschen Plattenbaustil der späten 60er Jahre. Gerade noch kann man den tower-artigen Aufbau in Flughafenoptik erkennen, in dem die großen Schaltpläne für Weichen und Signale so aufgebaut sind, wie es in Kinderbüchern immer wieder als Inbegriff modernster Verkehrssteuerung gezeigt wird. Allerdings ist die Fahrstraßensteuerung schon zum Zeitpunkt des Fotos so weit hintergründig digitalisiert, dass ein Stellwerk genausowenig ein Blickfeld braucht wie der sich auf Radar und Funk stützende Flugroutenlotse. Die Steuerung virutalisiert und kybernetisiert sich. Schräg hinter dem Stellwerk ist gerade noch ein Funktionsbau der 60er Jahre erkennbar: klare Linien, symmetrische Fensterreihen, kein Dachüberstand: Ämter aller Art in der Bundesrepublik residierten in solchen Gebäuden, die nach und nach die Dominanz der kaiserzeitlichen und NS-Bauten ablösten. Mit einigem Abstand erscheint gerade dieser spröde, etwas langweilige Minimalismus ihrer Ausstrahlung von Mehr-Sein-als-Scheinen charakteristisch für den Staat des Grundgesetzes und seine Form des Anknüpfens an preußisch-deutsche Amtstraditionen. Hinter den recht großen Fenstern, die wahrscheinlich mit rundknopfigen Hebeln aufgestellt werden können, sitzen Beamte, die noch Bleistiftverlängerer benutzen und gebrauchte Briefumschläge als Schmierpapier verwenden. Auf der anderen Straßenseite ein Eckfüller der späten 50er oder frühen 60er Jahre: kastenförmig, mit betonten Horizontalen und Vertikalen, Flachdach. Das Treppenhaus komplett verglast oder durch Glasbausteine hell gestaltet. Soziale Erosion kennzeichnet dieses Haus, das an einer Durchgangsstraße liegt, und ab den 80er Jahren kann man das auch sehen. Die ursprünglichen Mieter sind dann alle weggezogen und im Erdgeschoss wechseln sich die Läden schnell ab. Schließlich wird es bei einem Matratzen Concord bleiben. Das Haus daneben ist ein Neubau der 70er Jahre mit einer Symmetrie bodentiefer, vergitterter Fenster, deren Ödnis bis zum Abriss nicht zu heilen sein wird. Daran ändert auch das Penthouse auf dem Dach nichts. Daneben ein niederigeres 50er-Jahres-Wohnhaus mit Ladengeschäft: eines jener Häuser, die man immer übersieht. Genau dieses gewisse Nichts ist hier getroffen. Das anschließende Eckhaus hat eine Gründerzeitfassade, der ein neues Mansarddach aufgesetzt wurde. Dadurch sind die Proportionen verrutscht. Das Verschwinden der noch vorhandenen Sprossenfenster im Zuge weiterer Modernisierungsmaßnahmen wird diesen Eindruck noch verstärken. Dieses Haus war das einzige in dieser Zeile, das den Bombenkrieg überstanden hat. Das gilt auch für das Amts- oder Schulgebäude aus der Kaiserzeit schräg hinter ihm. Hier war nur das Dach abgebrannt. Die filigranen Oberleitungsmasten aus Stahlgittergeflecht in Betonsockeln aus den 60er Jahren werden in den 90er Jahren im Zuge eines Rückbaus des Bahnhofsvorfelds für die neue ICE-Trasse gegen neue Systeme ausgetauscht. Das Gleisbildstellwerk wird abgerissen.

Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahnanlagen XIV

„Echter Gartenbahnbetrieb – ein Reizwort für viele Modellbahner."[80] Schreibt Balcke. Warum eigentlich? Zunächst dürfte damit der soziale Neidfaktor auf die besonders hohe Vorzeigereichweite einer teuren Freilandanlage der Spur 0 auf eigenem Grund und Boden angesprochen sein. Das hat ja schon fast etwas vom Reiten auf dem eigenen Gut. Was die vielen Bewohner von Etagenmietwohnungen sauer ankommt, die sich unter Verzicht auf Wohnraum und unter Inkaufnahme gravierender innerfamiliärer Konflikte ein paar Gleisstränge in H0 erkämpfen. Phantasievolle Rationalisierungen wie die winzige N-Anlage im Couchtisch sind witzig, aber machen um so bitterer sichtbar, dass die Modellbahnwelt eine brutale Klassengesellschaft aus haves und have-nots ist. Aber auch aus anderen Gründen bleibt das Verhältnis des Modellbahners zur Gartenbahn ambivalent, und das erste Foto zeigt dies trefflich genau. Selbst bei großer fotographischer Anstrengung sehen die Holzpflöcke für den Stacheldraht an einer Wiese nur auf größte Entfernung fast, aber eben nur fast wie die maßstäblichen Modell-Telegraphenmasten neben der Bahnstrecke aus. Und der reale Baum muss gefällt, wegretouchiert oder durch die Kunst der Blickrichtungswahl aus dem Wirklichkeitsarrangement herausgehalten werden. Anders gesagt: Selbst wenn sich der 0-Bahner wie ein Rokoko-Gärtner mit dem designerischen Zurechtstutzen und Panoramisieren der lästig ungeschlachten, vor allem leider immer wieder

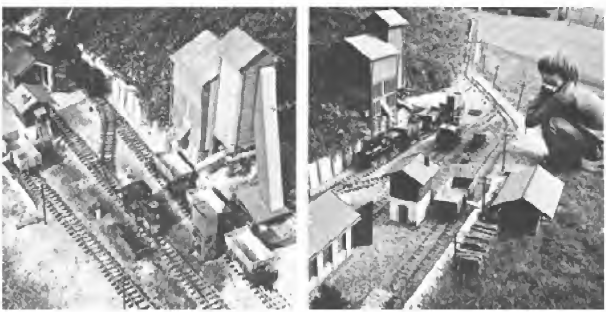
Abbildung 91

Quelle Ebd., S. 88.

80 Gernot Balcke, Die schönsten Modellbahn-Anlagen, Düsseldorf 1976, S. 88.

entsetzlich schnell nachwachsenden Natur betätigt, wird er es nicht erreichen, sie vollständig passgerecht zu machen. Auch fallen einem peinliche Experimente mit Bonsai-Pflanzen ein, die aus dem Dorfbahnhof leicht eine Disney-Zwergenhaltestelle machen. Überzeugen können Gartenbahnen immer dann, wenn das Naturotop extrem karg ist: also felsig oder heide-artig, in jedem Fall mit spärlichem Bewuchs möglichst ohne blattbildende Pflanzen. Auf Langeoog und Terschelling habe ich in den dünennahen Heideflächen und hinter den Seedeichen der Wattseite öfter gedacht, dass hier eine LGB am Platz sein könnte. Der letzte Möglichkeitsfall wird allerdings durch das Vorkommen von Schafen und Schwarz-Weiß-Gefleckten in Frage gestellt, von der Wetterunbill einmal abgesehen. Die Bahn im eigenen Garten kennt noch eine Herausforderung: das unberechenbare, spielbedürftige Kind, das zur Legitimation des Gartenbahnkonzepts ausweislich der Packungs- und Katalogbilder seit seiner Markteinführung von besonderer legitimitätsstiftender Bedeutung ist. Das mag die Generierung eines Anschaffungskonsenses erleichtern, erschwert aber den Betrieb ungemein. Auch die aufsichtsfreien spielbetrieblichen Möglichkeiten der Schüttgutverladung, wie in der von Balcke vorgestellten 0-Anlage, sind begrenzt. Je weitgehender die erwachsenen Wünsche an die Detaillierung der Szenerie, desto weniger robust und wetterfest ist das Zubehör. Und Eisenbahnlandschaftsfotos mit Kind gehören ins Familienalbum, aber nicht in die Fachpresse. Außerdem muss festgehalten werden, dass der nicht sichtbare technische Aufwand, Kindgerechtigkeit hin oder her, erheblich bleibt, wenn die ganze Schwere des preußisch-deutschen Modellbahnbaufacharbeiterwissens unter freiem Himmel zur Anwendung kommt:

Abbildung 92



Quelle Ebd., S. 89.

> „Gleise und Weichen sind mit Stahlstiften auf eine dünne Betonplatte – das ‚Bahnhofsbrett' – genagelt; eingeschottert wurde mit feinem gewaschenen Mörtelsand, der in Verbindung mit Feuchtigkeit ziemlich fest zusammenbackt und so den Fahrbetrieb nicht behindert, andererseits aber bei Änderungswünschen das Entfernen der Gleisstücke nicht behindert."[81]

Kinder solcher Väter werden immerhin noch ordentlich im Geist der preußischen Gleisbau- und Eisenbahndienstordnung sozialisiert, was, wie man im Foto sieht, zu einer eher kontemplativen Genießer- als zu einer aktiven Spielhaltung hinführt. Aber bekanntlich ist Spielzeug für Modelleisenbahner ja das schlimmste Schimpfwort.

Kleinanzeigen

Kleinanzeigen im em und in anderen Fachorganen der Modellbahnwelt hatten in der kulturgeschichtlich tief vergangenen Epoche vor Ebay und dem Internet-Blog eine sozialkommunikative Funktion, deren Rekonstruktion aus mehreren Perspektiven lohnt. Hier lässt sich die diskursive Selbstdarstellung der Akteure und das Mindset ihrer Professionalität nachvollziehen: die Valorisierung bestimmter Artefakte ebenso wie die Bevorzugung eines bestimmten Prosastils, der sich nicht allein daraus erklärt, dass jedes Wort in einem Anzeigentext seinen Preis hat. Die sozialen Funktionen der Anzeigen sind weitreichend und haben nicht immer nur mit dem Warenaustausch zu tun: „Märklin Spur 0, kpl. Programm 1930 bis 1939 entwendet (Güterwagen). Vorsicht b. Ankauf. Börner, 35 Kassel, Wolfsschlucht 8a, Tel. 50 61/1 4364."[82] Auch geht es längst nicht immer allein um Hardware:

> „SOEBEN ERSCHIENEN: LANGSPIELPLATTE DIE LETZTEN DAMPFLOKOMOTIVEN IN STEREO. EINE AKUSTISCHE ERINNERUNG IN 19 HÖRSZENEN (U.A. DOPPELTRAKTION, ZUG/SCHUBLOK) VON DER SCHMALSPURBAHN-LOK BIS ZUR SCHNELLZUGLOK! LIEFERUNG ZU 19,90 DM + PORTO/VERPACKUNG. BESTELLEN SIE BEI HILLENBRAND, ZAUNKÖNIGWEG 3, 5047 WESSELING."[83]

Wichtig für die Erinnerungskultur um die Eisenbahn sind Reliquien: „Verkaufe gegen Gebot: Lokschild 78 373 DB Niet rund, E 40 180 Seitenschild. BW Wanne-Ei-

81 Ebd., S. 89.
82 em 15 (1977), H. 10, S. 69.
83 Ebd.

ckel Hbf. Ellokschilder: 10 149, 40 088, 41 090, 41 222, 50 025, 50 053".[84] Die spezielle Fachsprache wird schnell zum Code: „Suche Märklin ST, DL, DT, TW, TWE, RE, MS, ES, RS, HS, HR, RSM, TT, TP, SK, T, R, SLR 800, 3025 Großgüterwagen. H. Schaefer, Am Sonnengarten 15, 68 Mannheim, Telefon (06621) 30 22 09."[85] Auch die investierte Arbeit in die Modelle wird eingepreist:

> „Verkaufe Hamo BR 44 umgebaut in BR 43 mit 3. Zylinder u. M+F-Teile sowie Öltenderaufbau von Günter. Die Lok ist neu. Preis 285,– DM. Rivorossi V 320 mit Märklinmotor neu 145,– DM, Günter E 52 neu fert. 320,– DM, Fleischmann 4335 und 4336 neuwert. Je 75,– DM. Ortwein TEE gebr. mit Großraumwagen siebenteilig. Der Triebwagen ist mit neuen Märklinteilen (Motor u. Drehgestelle) umgebaut. Licht und Schleiferwechsel Preis 550,– DM. W. Ling, Johannisstr. 8, 4060 Viersen 12, Tel.: (0 21 62) 7 75 14."[86]

Vergleicht man die damaligen Kleinanzeigen mit der heutigen Ebay- und Blogger-Welt, fallen zwei Unterschied besonders auf: textzentrierte Bildlosigkeit vs. Bildkommentierende Textlichkeit im Internet; Expertenmarkt vs. Schnäppchenmarkt für jeden und alles. Das Internet stellt inzwischen die größte Form des materiellen kulturellen Gedächtnisses dar, die es bislang in der Kulturgeschichte der Dinge gegeben hat und ist kompetenzbarrierenfrei, insofern konsumdemokratischer. Die Fachleute nutzen dieses Marktgeschehen, obwohl sie auch an ihm teilnehmen, nicht mehr für ihre Fachkommunikation, sondern haben sich in ihre speziellen Foren und Parallelwelten zurückgezogen. Der Modelleisenbahnmarkt hat seine sozialkommunikative Bedeutung als Spiegel kultureller Relevanz und Bedeutung nicht nur verändert. Es gibt ihn in der alten Form nicht mehr.

84 Ebd.
85 Ebd.
86 Ebd.

Abbildung 93

Kleine Bahn-Börse

Quelle em 15 (1977), H. 10, S. 69.

Copyrighted material

Im Abstrakten

Das Verschwinden der Werbung

Wer mit einer Zeitmaschine nach Hamburg oder Berlin um 1930 versetzt werden könnte, würde durch Vergleich sofort Anschauung dafür bekommen: Die Werbung verschwindet aus dem öffentlichen Raum. Gebäude, Straßen und Plätze sind nur noch in geringem Maß Bühne für Produkt- oder Markenwerbung, die das Bild um 1930 in vielerlei Form beherrschte. Unser Umgang mit Werbung ist diskreter. Sie wird entweder in Shopping Malls ghettoisiert oder wir tragen sie hautnah am Körper: als textile Marken- oder Produktkonfession, als erkennbare Marken-Sport- oder Funktionsbekleidung, als Botschaft auf unseren vielfältigen Apparaten zur Herstellung virtueller Identität durch virtuelle Kommunikation. Im Unterschied dazu werden Häuserwände und Straßenecken, Bahnhöfe und Autobahnen immer steriler. In den Innenstädten finden sich bestenfalls noch dezente, von der Kommunalverwaltung installierte Hinweisschilder auf Institutionen, Bedürfnisanstalten oder Kulturgüter. Aber kaum noch Werbung im engeren Sinn. Auch die Lichtreklamen sind seit den Ölkrisen der 70er Jahre rar und rarer geworden. Zuerst verzichteten die westdeutschen Städte auf die in den 50er und 60er Jahren in einer Zeit des festen Glaubens an die atomare Erlösung vom Energiedilemma prächtige Weihnachtsillumination. Dann folgte die Markenwerbung, die sich zunächst an ausgewählten symbolischen Orten konzentrierte: Stirnseiten von Großstadtbahnhöfen, Kurfürstendamm, Düsseldorfer Kö, Frankfurter Zeil, um schließlich auch dort weitgehend zu verschwinden. Wo sie noch vorhanden ist, fällt sie über Gebühr auf und weckt Assoziationen von geringer Wertigkeit respektive ostentativer ökologischer Inkorrektheit, so die immer noch gut erkennbaren Leuchttafeln der Discounter-Märkte und der – wenigen noch vorhandenen und an die Ränder verbannten– Tankstellen. Um 1930 war der öffentliche Raum narrativ aufgeladen durch Werbung jeder Art. Kein Großstadtgiebel ohne flächenfüllende Graphiken und unübersehbare Schriftzüge unter Aufbietung aller optischen Raffinessen von riesiger Schattenschrift bis zu anthropomorphen Hinguckern mit äußerst weiblichen Rundungen. Wir kennen vielleicht noch die weiße Persil-Frau, die Odol-Arialtype und die Dujardin-Schreibschrift. Dabei war dies nur die eher phantasielose Massenware der Werbung. Weniger bekannte Marken oder Unternehmen waren nicht nur auf den Wiedererkennungswert und die Bestätigung ihrer Omnipräsenz aus, sondern mussten durch

Einfallsreichtum überhaupt erst die Aufmerksamkeit der potentiellen Kundschaft provozieren. Und dafür wurde alles in Bild und Text umgesetzt, woran sich denken lässt.[1] Johan Huizinga, der Kulturhistoriker des niederländisch-flämisch-westfranzösischen ‚Herbst des Mittelalters' hat sich leider nicht mit der öffentlichen Werbung seiner Zeit beschäftigt. Dann hätte ihm auffallen können, dass die europäischen Städte seit dem späten Mittelalter nicht mehr so bunt waren wie seit 1880. Werbemaler und –graphiker sowie die Spezialisten der elektrischen Lichtkunst verwandelten bis 1980 Hausfassaden in Werbeträger mit Fenstern und Türen. Ihr Spiel mit der Illusion erfand den Stadtraum neu und schuf eine völlig neue Erlebnisdimension. Von Litfass-Säulen, Plakatwerbung, Anschlägen und mobilen Werbeinstallationen auf Pferdefuhrwerken, Straßenbahnen, Omnibussen, Automobilen, Lastwagen und auf zwei Beinen war noch gar nicht Rede. Über die Gründe für das Problematischwerden der öffentlichen Werbung lohnt das Nachdenken anhand von Bild- und Textquellen. Dies um so mehr, als in anderen Kulturen wie in den USA und in Japan dieser Trend nicht oder jedenfalls (noch) nicht so deutlich erkennbar ist wie im atlantischen Europa. Vielleicht nehmen wir ja leichter hin, dass Großinvestoren und –sponsoren ganze Stadtteile für ihre ökonomischen Interessen mit Beschlag belegen und als Konsumraum neu definieren,[2] wobei sie auf weithin sichtbare Feldzeichen ihrer Marktmacht verzichten können. Aber gerade das sollte uns benunruhigen.

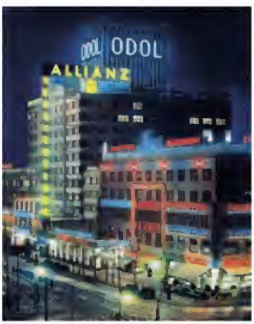


Abbildung 94 Leuchtreklamen, Berlin, 30er Jahre.

Quelle http://ejournal.uvka.de/spatialconcepts/[23.10.2012].

1 Kritik gab es an dieser Praxis auch schon früh: vgl. Uwe Spieckermann, Elitenkampf um die Werbung. Staat, Heimatschutz und Reklamenindustrie im frühen 20. Jahrhundert, in: Peter Borscheid, Clemens Wischermann (Hg.), Bilderwelt des Alltags. Studien zur Geschichte des Alltags, Stuttgart 1995, S. 126-149.

2 Vgl. Günther Oetzel, Konsum(t)räume. Die Warenwelt als Technotop, in: Journal of New Frontiers in Spatial Concepts 2 (2010), S. 1-11, online: http://ejournal.uvka.de/spatialconcepts/archives/1052 [23.10.2012].

Abbildung 95 Paris, La Defense, 2012: abstrakt-geometrischer Stadtraum, gebaute Utopie, werberein.

Quelle Ebd. [23.10.2012].

Die Pappschachtel des Atomic Robot Man

Nur wenige Jahre nach Hiroshima und Nagasaki taucht er ausgerechnet in Japan, dann in den USA auf: der Atomic Robot Man, inzwischen ein Klassiker des mechanisch angetriebenen Blechspielzeugs, der immer wieder nachproduziert wird. Seine materiale Realität kontrastriert auf geradezu rührende Weise zu dem ultimativ modernen Anspruch des Atomaren, obwohl die Packungsabbildungen wohl kaum als früher Beleg für die zivile Atomeuphorie[3] verbucht werden können. Da scheinen andere, gewalttätigere Assoziationen eine Rolle zu spielen.[4] Der Körper des Atomic Robot Man besteht aus grob detaillierten Blechteilen, deren Charme durch die bunte Bedruckung entsteht und ihn mit ihren angedeuteten Reglern und Anzeigen als steuerbare Maschine kenntlich macht. Wie ein mechanisches Blechauto wird er mit einem Schlüssel aufgezogen und kann dann auf absolut ebenen Flächen robot-artig laufen, eigentlich nur: staksen. Das Getriebe in seinem Innern bewegt abwechselnd einen Metalldorn am unteren Ende beider Beinextremitäten: simpelstmöglich, aber funktional. An sich haben wir es mit einer typischen Übersetzung von Kunstmenschenvisionen der Science Fiction- und noch viel älterer Golem-Motive ins Artefakt für das Kinderzimmer zu tun, in denen der alte (Alp-)Traum vom künstlichen Menschen

3 Grundlegend zur Atomeuphorie Bernd A. Rusinek, Kernenergie, schöner Götterfunken! Die ‚umgekehrte Demontage'. Zur Kontextgeschichte der Atomeuphorie, in: Kultur & Technik 17 (1993), S. 14-21.

4 Zur Kultursoziologie der Gewalt Wolfgang Sofsky, Traktat über die Gewalt, Frankfurt am Main 1996, S. 45-63; 191-208.

Abbildung 96 Bei einer Blechatomeisenbahn hätte die Wolke keinen Sinn ergeben.

Quelle Privat.

nachspielbar wird.[5] Bemerkenswert bleibt seine Sinnaufladung als Atomic Robot Man. Ohne diese Aura wirkt das Spielzeug durch seine Körperproportionen – hier vor allem die Büchsenform des kleinen Kopfes und die dem Kindchenschema entsprechenden kurzen, auch angetriebenen Arme –, aber auch durch seinen Gesichtsausdruck mit dem breiten Lüfter an der Stelle des Mundes und aufgrund seines unbeholfenen

Abbildung 97 Mein Atomic Robot Man ist rot, was ihm wesentlich besser steht.

Quelle http://www.orau.org/ptp/collection/atomictoys/atomicrobotman.htm [23.6.2012].

5 Vgl. die Beiträge zum Thema ‚Posthumanism' in: http://ejournal.uvka.de/spatialconcepts/archives/1319 [23.6.2012].

Gangs sehr liebenswert. Wäre auf der Packungsillustration nicht die Atomwolke über seinem WW I-Helm. Wo kommt der Atompilz her? Ist er das Sinnbild für die Zerstörung, die der Atomic Robot Man anzurichten in der Lage ist, wenn er durch die Stadtszenerie ungehindert geradeausläuft? Oder ist er eigentlich eine Art Trägersystem atomarer Waffen, das um sich herum nukleare Zerstörung anrichtet ohne selbst davon zerstört werden zu können? Hat er einen atomaren Antrieb, dessen Stärke durch den Hinweis auf Atomexplosionen symbolisiert werden soll? Selbst wenn sich das nicht beantworten lässt, bleibt doch die Auffälligkeit der Motivwahl. Der Robot Man, dargestellt in tiefer Untersicht und bedrohlich auf den Betrachter zukommend, ist auf dem Bild das einzige Objekt, das perspektivisch einigermaßen korrekt dargestellt erscheint. Die Stadt, durch die der Robot Man läuft, ist so windschief und einsturzgeneigt wie es die zweite, schmale Packungsseite auch zeigt. Die moderne Urbanität mit ihren schiefen Wolkenkratzern ist die Zukunft von vorgestern, der Atomroboter die von gestern. Die Grusel-Faszination des Unheimlichen und unheimlich Gewalttätigen ist hier in voller Geltung und wird es im übrigen, was das Zitat des Atomaren zu Zwecken der Spannungssteigerung und des Nervenkitzels betrifft, jedenfalls noch bis zur Verfilmung von Ian Flemings ‚Dr. No' von 1962 bleiben: James Bond – 007 jagt Dr. No[6] –, der im Film seine größenwahnsinnigen Ziele

Abbildung 98 Atomresistent. Ursula Andress als Bond Girl # 001: Honey Ryder, 1962.

Quelle http://www.bondgirls.org.uk/honey_rider_ursula_andress.htm [23.6.2012].

6 Vgl. http://de.wikipedia.org/wiki/James_Bond_-_007_jagt_Dr._No [28.4.2014].

auf der Grundlage der Nutzung von Atomenergie verfolgt. Bonds Eingreifen beim Hochfahren des Reaktors auf Crab Key löst eine Kettenreaktion und eine Tschernobyl-artige, durch das karibische Setting allerdings recht ästhetische Explosion der gesamten atomaren Anlage aus, die 007 und das aufgrund ihres Bikini-Auftritts legendäre Bond-Girl # 001 Honey Ryder aber unbeschadet überstehen. Anders gesagt: Atomares hat noch einen guten Unterhaltungswert: Ende der 40er Jahre ebenso wie während der Hochphase der Supermachtkonfrontation zu Zeiten der Berlin-Kuba-Krise. Und die Replica-Nachproduktion des Atomic Robot Man hat noch heute ihre Fangemeinde.[7]

Eine Zeichnung der norwegischen Ölbohrplattform Statfjord A

Die eigenartige Kontrastfarbigkeit und baustrukturerfassende Durchblicksperspektivik der Zeichnung mit einer Sicht über und unter Wasser veranschaulicht die hartideologische Sichtweise des dazugehörenden Artikels im Urania Universum 27 (1981).[8] In sieghaft-denunaziatorischer Sprache reißt der Autor den Mantel von den kapitalistisch-imperialistischen Machenschaften zur Ölgewinnung in der Nordsee seit den 50er Jahren, bezweckt zur Verschärfung der Klassengegensätze, Entmündigung der ressourcenbesitzenden Länder durch die Weltölmonopole und zur Ölversorgung der NATO in ihrer Aggressionspolitik gegen die sozialistische Welt. Die norwegischen Bestrebungen um Gewinnabschöpfung aus dem Nordseeölgeschäft werden als scheiternder Staatsmonopolismus abgetan. Ein Hauptinvestitionsfeld des Ölgelds, der Aufbau des sozialen Interventionsstaats norwegischer Prägung mit einer spürbaren Steigerung des Pro-Kopf-Lebensstandards, wird gar nicht erwähnt.

> „Im Rahmen der allseitigen Intensivierung der bilateralen Beziehungen zwischen Norwegen und der BRD wurden bereits mit BRD-Konzernen Kooperationsverträge auf den Gebieten der Erdölgewinnung und –verarbeitung, Metallurgie, Kunststoffproduktion und in der Kraftfahrzeugindustrie abgeschlossen."[9]

Sozialistische rhetorische Praxis in den Farben der DDR und technische Darstellungspraxis haben strukturell und konzeptionell vieles gemeinsam. Vielleicht ist auch das ein Grund für die außerordentliche Technikfreundlichkeit und Technikförderung im realen Sozialismus deutscher Interpretation. Beide Weltinterpretationsweisen sind latent totalitär: In der sozialistischen Sprachspielen werden eherne Gesetze des einmal erkannten historischen Bewegungsgesetzes, des Klassenkamp-

7 http://www.orau.org/ptp/collection/atomictoys/atomicrobotman.htm [23.6.2012].
8 Wolfgang Köster, Norwegen und das Nordseeöl, in: Urania Universum 27 (1981), S. 345-353.
9 Ebd., S. 352.

fes, exekutiert, in der technischen Darstellung die Alternativlosigkeit von funktionsbedingten Sachzwängen und Wirkungsgradoptimierungen vor Augen geführt. Die rhetorische Strategie ist die des zwingenden, weil unwiderlegbar rationalen Arguments. Beide neigen zur theologie-artigen Ausgestaltung ihres Systems– Dogmatik, Systematik, praktische Theologie – um die Vermittelbarkeit ihres Lehrgebäudes kulturell zu verstärken: Dialektischer und historischer Materialismus,[10] wissenschaftlicher Sozialismus,[11] politische Ökonomie[12] bzw. Fortschrittsimplementierendes technisch-naturwissenschaftliches Selbstbild,[13] natur- und technikwissenschaftliche disziplinäre Umsetzung,[14] Akzeptanzdesign.[15] In beiden Weltsichten spielt das aus einer überlegenen Einsicht resultierende unwiderlegbare Wissen eine entscheidende, motivierende Rolle: in der Auseinandersetzung mit dem Klassenfeind außen und innen, im Kampf gegen kurzsichtige Investoren, gesellschaftliche Technikfeindlichkeit

Abbildung 99 Cover des m.-l. Lehrbuchs zur Sache: ideologisch technoid.

Quelle Wissenschaftlicher Sozialismus. Lehrbuch für das marxistisch-leninistische Grundlagenstudium, hg. v. Günther Großer u. a., Berlin (Ost) 1989, Cover.

10 Vgl. Dialektischer und historischer Materialismus. Lehrbuch für das marxistisch-leninstische Grundlagenstudium, hg. v. Frank Fiedler u. a., Berlin (Ost) 1987.

11 Wissenschaftlicher Sozialismus. Lehrbuch für das marxistisch-leninistische Grundlagenstudium, hg. v. Günther Großer u. a., Berlin (Ost) 1989.

12 Politische Ökonomie des Kapitalismus und des Sozialismus. Lehrbuch für das marxistisch-leninistische Grundlagenstudium, hg. v. Horst Richter u. a., Berlin 1989.

13 Vgl. Hans Staub, Was ist und zu welchem Zweck treibt man Grundlagenforschung in der Physik?, in: Das Problem des Fortschritts – heute, hg. v. Rudolf W. Meyer, Darmstadt 1969, S. 106-121.

14 Vgl. Georges Wagnière, Die Bedeutung der Physik für die Entwicklung der Chemie und Molekularbiologie, in: ebd., S. 122-142.

15 Vgl. Detlev von Uslar, Psychologie und Technik, in: ebd., S. 91-105.

Abbildung 100 Sozialistisch-technische Transparenz im Ressourcen- als Form des Klassenkampfs. Der Himmel ist düster, aber die Zukunft hell, weil ebenso transparent wie die Funktionsweise einer Ölbohrplattform.

Quelle W. Köster, Norwegen und das Nordseeöl, S. 353.

und rigide politische Technikregulierung. Beide Ansätze sind emphatisch bis hysterisch zukunftszugewandt und machbarkeitsfixiert: die sozialistische Zukunft ist ebenso gestaltbar wie die technische. Das Ethos der Mitwirkung an diesem großen Ziel verbindet sie: Dein Beitrag für den Aufbau des Sozialismus resp. der sauberen Kernenergie. Allerdings ist die marxistische Theorie der technischen Weltsicht insofern überlegen, als sie mit der Marx'schen Geschichtsinterpretation über ein Instrument verfügt, auch gesellschaftlich-politische Zukunftsvorstellungen von gestern wie z. B. die Reformation oder die bürgerlichen Revolution des 19. Jahrhunderts systemkonform einordnen zu können: als Klassengegensätze einer früheren Gesellschaftsepoche im berechenbaren Geschichtsablauf. Die Technikdarstellung steht vor dem Problem bzw. Paradoxon, dass jede neue Technik jederzeit in sich das superlativische Versprechen birgt, die wirkungsgradoptimierteste Realisierung von funktionalen Sachzwängen zu sein, was die Betrachtung vergangener Technik grundsätzlich nur in nostalgisierender oder plump teleologisierender Form ermöglicht – etwa so wie es das Deutsche Museum in München bietet: „Meisterwerke der Technik". Welche Potentiale einer glasklaren Darstellung der Produktivkräfte bietet da erst eine sozialistische Technikbetrachtung! Es ist geradezu erstaunlich, dass unser technoid-technokratischen Eliten nicht mehr Lust auf dieses machtvolle Durchherrschungsinstrument haben. Aber vielleicht haben sie das ja schon längst, ohne dass wir es merken: Wissenschaftlicher Kapitalismus.

Ein Bild aus dem Kinderduden

Der Kinderduden von 1959 ist ein beschriftetes, nach Themen geordnetes Bilderbuch für die erste Orientierung in der Gutenberggalaxie. Einseitigen Bildern mit nummerierten Anschauungsobjekten entspricht eine Wortfeldliste. Jedes Bild wird durch eine kleine Geschichte narrativ erschlossen. Das Thema ‚Am Bahnhof' zeigt, kindgemäß stilisiert und didaktisch reduziert, eine hübsche Modellbahnwelt im logohaften Zeichenbuchstil. Zweifellos hat das den Vorteil der Nachmalbarkeit und Lernbarkeit. Man muss nur Pergamentpapier darüberlegen. Zu welchen Weltwahrnehmungsmustern solche Sachkunde führen kann,[16] ist wahrlich ein weites Feld. In gewisser Weise liegt in solchen Zugängen die Grundlage für das Human Enhancement der Google-Brille als Welterkennunghilfe: nur ist die nicht mehr so wort- und textorientiert wie der Kinderduden 1959. Aber das ist zugegebenermaßen Teleologie, und die soll man vermeiden. Im Bildmittelpunkt sehen wir das Empfangsgebäude des Bahnhofs Hohenhausen. Landschaftlich ist der Bahnhof jedenfalls nicht in Norddeutschland zu finden, denn dann wären seine Mauern backsteinrot

16 Zum Sachunterrichtskonzept der 50er und frühen 60er Jahre vgl. Edgar Reimers, Volksschule, in: Fischer-Lexikon Pädagogik, hg. v. Hermann Groothoff, Frankfurt am Main 1964, S. 338-344, 342.

Abbildung 101 Die H0-Lernwelt von Hohenhausen.

Quelle Ebd., S. 25.

und es gäbe keine blauen Berge hinter der Kulisse der Stadt. Die Funktionalität des Haltepunkts mit dem Umfeld der Personen- und Gepäckbeförderung, des Zugangs zum und Abgangs vom Gleis wird auf zu engem Raum – wie in H0 – simuliert. Der Zeichner hat darauf geachtet, die Übergänge von einem Verkehrssystem zum nächsten transparent zu machen und stellt Verkehr als interdependenten Fließprozess dar: von Straße und Straßenbahn durch das Bahnhofsgebäude auf den Bahnsteig und in den Zug, mit dem Zug in die Welt. Um die kindliche Aufnahmefähigkeit nicht zu überlasten, wurde auf Automobilität gänzlich verzichtet, was zu der dargestellten großstädtischen Szene nicht passt. Modellbahnhaft ist auch das Missverhältnis von Dorfbahnhof und Stadthintergrund, die Maulwurfshügelhaftigkeit des allein mit Blick auf die Wortverwendungsmöglichkeit vorkommenden Tunnels und die plastikartig wirkende Schrillbuntheit des gesamten Settings. Die 2 C 2-Tenderlokomotive ist keine Vereinfachung, sondern in dieser Formgebung ein Phantasieprodukt. Dass sie nicht eine DR- und DB-Baureihe 78 abbildet, ist weniger schlimm als die Häufung grober Fehler bei der Darstellung der konstruktiven Prinzipien einer Dampflok, z. B. der Steuerung. Zumindest die freundlich blaue Farbe der dreiachsigen Personenwagen – gemeint sind wohl grüne DB-Umbauwagen 3yg der 50er und 60er Jahre – ist ebenfalls aus einfachen Modellbahnstartpackungen abgeleitet.

Abbildung 102 BR 62 015 der DR: so sieht eine 2 C 2 wirklich aus, 1993.

Quelle http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Baureihe_62.jpg&filetimestamp=20100515082333 [3.5.2012].

Dass Waggonräder nach der Länderbahnzeit in der Regel Ganz- und keine Speichenräder mehr sind, hätte ein Gang zum Bahndamm klären können. Die zum Bild gehörende kleine Geschichte stellt auf die Betrachterperspektive der beiden vor der vorderen Schranke wartenden Kinder, Peter und Monika, ab. Überrascht vom aufziehenden Gewitter und zu spät vom Spielplatz aufgebrochen, müssen sie nun am Bahnübergang warten, während sich zuhause die Mutter schon sorgt. Was die Kinder selbst nicht im Blick haben, erklärt ihnen der auktoriale Erzähler des Textes:

> „Ein Mann geht zum Fahrkartenschalter, eine Frau winkt zum Abschied mit dem Taschentuch, ein Junge fährt mit dem Handwagen einen schweren Koffer zum Gepäckschalter. Ob die Frau, die gerade aus der Straßenbahn gestiegen ist, den Zug noch erreicht?“[17]

Das Schöne an der Zeichnung ist, dass sie die Vorstellungskraft und Lust zum Weiterspinnen von sozialen Konstruktionen viel stärker anregt als der auf formatier-

17 Kinderduden. Mein erster Duden, hg. v. Jugendbuchlektorat des Bibliographischen Instituts und der Dudenredaktion, Mannheim 1959, S. 24.

ten Spracherwerb abstellende Text: Woher kommt, wohin fährt dieser Zug? Was ist in dem Paket, das der Mann im braunen Anzug trägt? Wohin rennen die beiden beschirmten Passanten im Bildhintergrund? Was wird in der Fabrik hergestellt, deren Schornstein man sieht? Wo schlägt der Blitz ein? Und wieviele von denjenigen, die Ende der 50er, Anfang der 60er Jahre einen Kinderduden besaßen, haben sich die hier gezeigte symbolische Welt in H0 nachgebaut? Der Betrachter ist immer klüger als der Didaktiker.

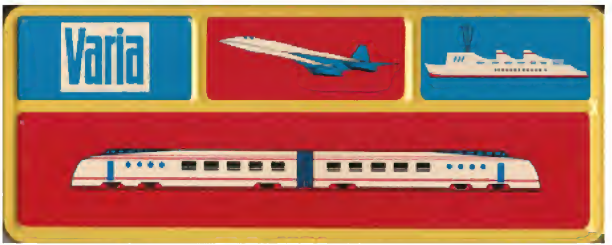
Abbildung 103 Zug aus dreiachsigen DB 3yg, umgebaut aus alten Abteilwagen, 1970.

Quelle http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Heilbronn_-_Three-Axle_Cars.jpg&filetimestamp=20110218204619 [3.5.2012].

Eine Blechschachtel aus Prag

1988 kaufte ich bei einem Prag-Besuch einen Tuschfarbkasten, dessen flache Blechschachtel mir gefiel. Sie erinnerte in der Formgebung an die westdeutschen Entsprechungen aus der Schulzeit meines Bruders in den 60er Jahren. Meine Farbkästen waren alle aus Plastik, nur das Firmensignet hatte sich nicht verändert. Auch haptisch war das kühle glatte Blech angenehmer anzufassen als das zudem immer von den Tuschfarbenresten leicht vertrielte Plastik. Das Blech war so gestanzt, dass auf dem Deckel kleine erhabene Flächen den simpel-grellbunten Vierfarbdruck hervortreten ließen.

Abbildung 104 Suggestives Blech.



Quelle Privat.

Ebendiese animierende Dekoration unterschied die Ostblockbox von den nüchternen Westprodukten. Das was hier abgebildet war, sollte man mit den enthaltenen Farben malen können und wollen, weil es besonders darstellungswürdig war und ist: Leitartefakte des Verkehrs. Alle Bilder sind logohafte Idealtypen, keine realistischen technischen Zeichnungen, und in dieser Einfachheit liegt auch ihre Suggestionskraft. Wer diese Linienführung genau betrachtet, kann sie auch reproduzieren. Es ist handhabbare Spitzentechnik von hohem Identifikationsgehalt und großer Vorzeigereichweite. Wie immer bei Prozessen der Logo-isierung wird die ästhetische Wahrnehmung nicht nur trainiert, sondern zugleich auf einen bestimmten Inhalt und dessen normative Bedeutung bezogen. Benedict Anderson hat in diesem Zusammenhang auf die Bedeutung von Landkarten für die nationale Identitätsbildung hingewiesen: sie erzeugen über die wiedererkenn- und abstrahierbaren Umrisse eines Nationalstaats oder Kolonialreichs Logos, in denen eine imagined community anschaulich wird. Ähnlich ist es bei der Mobilitätstechnik auf dem Prager Tuschkasten. Hier stehen die Logos für die Teilhabe an der Beherrschbarkeit von mächtiger Technologie, die jeder kennt und die ihrerseits vielfältige Assoziationsketten auszulösen imstande ist. Unten sehen wir auf ganzer Breite einen zweiteiligen dieselelektrischen Triebwagen in einem stromlinienförmigen Mainstreamdesign der 30er bis 50er Jahre. Ein konkretes Vorbild hat er wohl nicht, er ist trotz einer gewissen Ähnlichkeit mit dem VT 18.16 der DR und dem VT 601 der DB eine Abstraktion. Die pilotenkapselartig aufgesetzten Führerstände, die rundlichen, tief auf die Schiene heruntergezogenen Stirnpartien, die vom Gummiwulstübergang unterbrochene Linie des Fensterbands, die sich in bullaugenhaften Lüftern fortsetzt: all das ist an einer Hand aufzuzählen, leicht zu merken und so zu reproduzieren, dass überall auf der Welt erkennbar ist, was man meint. Das gilt auch für das Fahrgastschiff

oben rechts: Bug- und Heckform, Aufbauten, Schornsteine und Masten erfordern zwar mehr Hinsehen als dem spiegelsymmetrischen Triebwagen – jedes Schiff ist eine Individualität –, aber auch diese Grundform ist überschaubar. Sie fasst die vielen Schiffskörper aus Quartettspielen zum Typus zusammen. Eine Ausnahme ist das Bild oben links. Mit dem großen Düsenjet ist ziemlich eindeutig entweder eine Concorde oder, was in Prag näherliegt, eine Tupolew 144 gemeint. Die hier realisierte Untersicht legt die wuchtigen Überschallantriebe frei. Das Flugzeug, die komplexeste Technologie, ist von allen drei Verkehrsartefakten am einfachsten nachzumalen. Interessanterweise fehlt auf der Schachtel die Welt der Automobilität. Der Individualverkehr wird nicht auf eine Identifikikationsstufe mit Bahn, Schiff und Flugzeug gestellt. Darin sollte man nicht vorschnell ideologiekritisch eine Rationalisierung der Mangelkultur im Ostblock sehen, sondern einen anderen Pfad in der sozialen Konstruktion technischer Identitäten, für den die Großtechnik suggestiver war als der Privatbesitz und Individualkonsum von Mobilitätstechnik. Und nun hat die Blechschachtel mit ihren Abbildungen diesen verkehrsgesellschaftlichen Pfad überlebt, aber suggestiv ist er immer noch.

Technische Zeichnung, Anatomie, Landkarte

Wahrscheinlich haben Menschen des aufklärerischen 18. Jahrhunderts frühe anatomische Zeichnungen mit einer ähnlichen Mischung aus ästhetischer Faszination und funktionaler Neugier betrachtet wie wir technische Zeichnungen. Wer die Details in ihrem Zusammenhang versteht, beherrscht die *machina*, kann in ihren Betrieb eingreifen und neue Anwendungsfelder finden. Das erscheint uns so selbstverständlich, dass wir den zugrundeliegenden komplexen Abstraktionsprozess gar nicht mehr als zusammengesetztes Kompetenzgefüge wahrnehmen. Die schematische Zeichnung ‚ist' für unsere Anschauung unmittelbar als etwas Bestimmtes erkennbar. Wir dechiffrieren Umrissformen und sind sofort in der Lage, den Funktionsaufriss auf die bekannte Form zu beziehen. Allein in diesem Vorgang steckt viel aggregierte Empirie und Anschauung. Anatomische und technische Zeichnungen beruhten ursprünglich auf dem Auseinandernehmen von Körpern. Genau dies kartierten sie. Unsere kulturelle Codierung im Umgang mit Technik seit unserer Geburt ist so intensiv, dass wir auf diesen kognitiven Basisprozess gar nicht mehr angewiesen sind. Die Anschauung der abstrakten Funktionsdarstellung ist uns bis in die Konventionen für die Abbildung des Nichtsichtbaren auch ohne hands-on-Erfahrung verständlich. Warum ist das so? Oder, anders gefragt: worauf beruht dieser einzigartige Lernerfolg? Ohne Anspruch auf Vollständigkeit scheinen mir drei Faktoren dafür besonders wichtig. Erstens, die Fähigkeit, in Raum stattfindende Prozesse in der Zweidimensionalität logo-artig nicht nur als Struktur-, sondern als Wirkungsgefüge von Kräften

Abbildung 105 Viel Anregung für das Sehen und Selbermachen.

Quelle Wie funktioniert das? Technische Vorgänge, in Wort und Bild erklärt, hg. v. der Fachredaktion Technik des Bibliographischen Instituts, Mannheim 1963, Schutzumschlag vorn.

symbolisch darzustellen. Richtungspfeile und geschlängelte Linien, die einen Teilchenstrom repräsentieren, gestrichelte Linien für nicht sichtbare, aber vorhandene und funktionsrelevante Teile, Ausschnittvergrößerung und Querschnittperspektive sind Voraussetzungen für eine technische Darstellung. Sicher spielt hier als Hintergrund

Abbildung 106 Rembrandt van Rijn, Die Anatomie des Dr. Tulp, 1632: Faszination des Sehens.

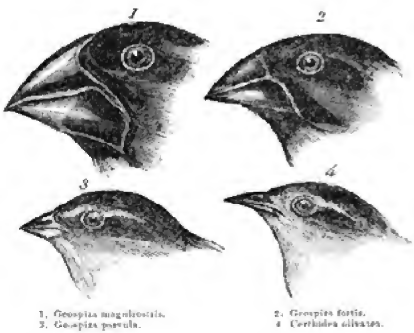
Quelle http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Anatomie_Nicolaes_Tulp.jpg&filetimestamp=20090430192812 [5.5.2012].

tergrund die Entwicklung von Landkarten seit dem Zeitalter der Entdeckungen eine wichtige Rolle: als Bedingung oder Parallelphänomen, vielleicht beides. Auch die Naturbeobachtung und -beschreibung hat ihren Teil geleistet: Darwins Finken. Denken kann man auch noch an die seit dem Hochmittelalter und der Verbreitung der Schriftlichkeit insbesondere von Rechtsgeschäften vorhandene Gewöhnung an die Allgegenwart abstrakter Symbole für den Vollzugsakt von Macht und Herrschaft. Zweitens gehört zu den technischen Zeichnungen eine eigene, besonders kondensierte Form der Versprachlichung. Ihr parataktischer Nominalstil ist noch extremer auf Präzision und Kürze angelegt als die Rechtssprache in ihrer Verknüpfung von Tatbestand und Rechtsfolge im Gesetz. Die Stärke der technischen Sprache liegt in der beschreibenden und der daraus abgeleiteten definitorischen Genauigkeit:

> „Dampflokomotiven werden durch Kolbendampfmaschinen angetrieben. Bei diesen Maschinen dehnt sich in einem Zylinder unter hohem Druck stehender Dampf aus und bewegt dabei den Kolben. Die Kolbenbewegung wird auf die Antriebsräder der Lokomotive übertragen."[18]

Die breite Strom populärer Technikpublizistik des 20. Jahrhunderts von *Popular Mechanics* bis *Hobby* wäre ohne ein Grundverständnis für diese Sprachform nicht denkbar gewesen. Drittens geht von technischen Zeichnungen als optischen Reize mit vielfältigen Handlungsoptionen eine starke Faszination aus. Das mag am Ende vielleicht evolutionsbiologisch am besten verständlich sein, auch wenn darin kein Kompliment für das Ego des höchsten Primaten steckt. Der Mensch mit seinem sehen-wollenden Gehirn ist ein avanciert schaulustiger Affe, der Glücksgefühle durch den optischen Nachvollzug eines Abstraktums zu erzeugen in der Lage ist.

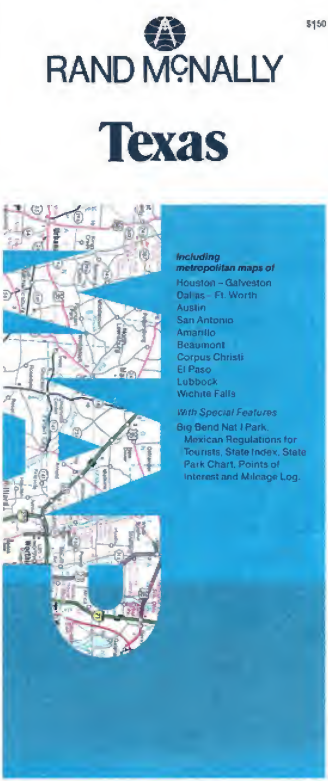
Abbildung 107 Darwinfinken, 1845. Journal of researches into the natural history and geology of the countries visited during the voyage of H.M.S. Beagle round the world, under the Command of Capt. Fitz Roy: Auf dem Weg zum Logo und zur abstrakten Entwicklungslinie.



Quelle http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/9/97/Darwin%27s_finches.jpeg [28.4.2014].

18 Ebd., s. v. ‚Dampflokomotive', S. 646 f., 646.

Abbildung 108 Straßenkarte, USA, 80er Jahre: logo-isierte Abstraktion.



Quelle Privat.

Abbildung 109 Mächtige Untersicht, tödliche Details: der Herausforderer ab 1941.

Quelle Privat.

Abbildung 110 Und der Sieger.

Quelle Privat.

Copyrighted material

Copyrighted material

Karlsruher Studien Technik und Kultur (1869-7194)

Hrsg.: G. Banse, A. Böhn, A. Grunwald, K. Möser, M. Pfadenhauer

Alle Bände sind unter www.ksp.kit.edu als PDF frei verfügbar oder als Druckausgabe bestellbar.

Band 1 Gerhard Banse / Armin Grunwald (Hrsg.)
Technik und Kultur.
Bedingungs- und Beeinflussungsverhältnisse. 2010
ISBN 978-3-86644-467-6

Band 2 Andreas Böhn / Kurt Möser (Hrsg.)
Techniknostalgie und Retrotechnologie. 2010
ISBN 978-3-86644-474-4

Band 3 Oliver Parodi / Ignacio Ayestaran / Gerhard Banse (eds.)
Sustainable Development – Relationships to Culture, Knowledge and Ethics. 2011
ISBN 978-3-86644-627-4

Band 4 Simone Finkele / Burkhardt Krause (Hrsg.)
Technikfiktionen und Technikdiskurse. Ringvorlesung des Instituts für Literaturwissenschaft im Sommersemester 2009. 2012
ISBN 978-3-86644-834-4

Band 5 Paul Eisewicht / Tilo Grenz / Michaela Pfadenhauer (Hrsg.)
Techniken der Zugehörigkeit. 2012
ISBN 978-3-86644-887-2

Band 6 Armin Grunwald
Technikzukünfte als Medium von Zukunftsdebatten und Technikgestaltung. 2012
ISBN 978-3-86644-928-2

Band 7 Rolf-Ulrich Kunze
Close Readings – Kulturgeschichtliche Interpretationen zu Bildern der wissenschaftlich-technischen Zivilisation. 2014
ISBN 978-3-7315-0216-6

Herausgeber:

Prof. Dr. Gerhard Banse
Prof. Dr. Andreas Böhn
Prof. Dr. Armin Grunwald
Prof. Dr. Kurt Möser
Prof. Dr. Michaela Pfadenhauer

KARLSRUHER STUDIEN TECHNIK UND KULTUR 7

Den Essays dieses Bandes zu Bildern der wissenschaftlich-technischen Zivilisation im 19. und 20. Jahrhundert geht es um Annäherungen an die sozialen Konstruktionen einer Faszinationsgeschichte der Technik. Sie sind ein Beitrag zur Etablierung des Felds der Historischen Technikakzeptanzforschung am KIT. Das kulturgeschichtliche close reading als Form einer in ihrer Subjektivität dichten Interpretation von Bildern dient der erkenntnisleitenden Absicht, die identitätsprägende Nähe von Technik in Biographien wieder sichtbar zu machen und besser kontextualisieren zu können. Die besondere Aufmerksamkeit gilt dabei der Mobilitätsgeschichte.

Prof. Dr. Rolf-Ulrich Kunze lehrt Neuere und Neueste Geschichte am Karlsruher Institut für Technologie (KIT).

ISSN 1869-7194
ISBN 978-3-7315-0216-6